

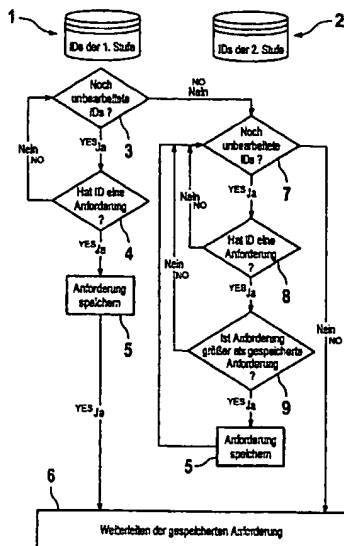
(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES  
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum  
Internationales Büro(43) Internationales Veröffentlichungsdatum  
19. Februar 2004 (19.02.2004)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer  
WO 2004/014699 A2

- (51) Internationale Patentklassifikation<sup>7</sup>: B60R 16/02 (72) Erfinder; und  
(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): BASSIERE, Dirk  
(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/DE2003/002540 [DE/DE]; Karlsstrasse 42, 71679 Asperg (DE). BICK-  
ENDORF, Frank [DE/DE]; Wolf-Hirth-Str. 1, 71254  
(22) Internationales Anmeldedatum: Ditzingen (DE). FREI, Rasmus [DE/DE]; Farbstrasse  
29. Juli 2003 (29.07.2003) 9/1, 74321 Bietigheim-Bissingen (DE).  
(25) Einreichungssprache: Deutsch  
(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch (74) Gemeinsamer Vertreter: ROBERT BOSCH GMBH;  
Postfach 30 02 20, 70442 Stuttgart (DE).  
(30) Angaben zur Priorität:  
102 34 636.4 29. Juli 2002 (29.07.2002) DE (81) Bestimmungsstaaten (national): JP, US.  
103 34 535.3 29. Juli 2003 (29.07.2003) DE  
(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von (84) Bestimmungsstaaten (regional): europäisches Patent (AT,  
US): ROBERT BOSCH GMBH [DE/DE]; Postfach 30 02 BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR,  
20, 70442 Stuttgart (DE). HU, IE, IT, LU, MC, NL, PT, RO, SE, SI, SK, TR).

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: PRIORITIZATION METHOD OF INFORMATION TRANSMITTERS, PARTICULARLY FOR EXECUTING THE  
COORDINATED DRIVE TRAIN CONTROL OF A MOTOR VEHICLE(54) Bezeichnung: PRIORISIERUNGSVERFAHREN VON INFORMATIONSGEBERN, INSBESONDERE ZUR KOORDI-  
NIERTEN ANTRIEBSSTRANGSTEUERUNG EINES KRAFTFAHRZEUGES

- 1... IDS OF THE FIRST STEP
- 2... IDS OF THE SECOND STEP
- 3... DO UNPROCESSED IDS STILL EXIST?
- 4... DOES THE ID HAVE A REQUEST?
- 5... STORE REQUEST
- 6... FORWARD THE STORED REQUEST
- 7... DO UNPROCESSED IDS STILL EXIST?
- 8... DOES THE ID HAVE A REQUEST?
- 9... ARE THE NUMBER OF REQUESTS GREATER THAN THAT OF THE STORED REQUEST?

(57) Abstract: The inventive prioritization method enables the selection of information transmitters independent of the selection and functionality of the requesting systems for flexibilizing. In an inventive linear prioritization method, a list of information transmitters that is classified according to increasing priority is sequentially queried and the first information transmitter with a request is selected. This request is forwarded and the query is terminated. In another inventive prioritization method, the information transmitter with the maximum (minimum) number of requests is selected from a list of information transmitters that is not classified or the most common request of the requestors is determined. The inventive prioritization method can preferably be executed by a computer system having a module-like system design.

(57) Zusammenfassung: Das erfindungsgemäße Priorisierungsverfahren erlaubt die Auswahl von Informationsgebern unabhängig von der Auswahl und Funktionsweise der anfordernden Systeme zur Flexibilisierung. In einem erfindungsgemäßen linearen Priorisierungsverfahren wird eine nach Priorität ansteigend sortierte Liste mit Informationsgebern sequentiell abgefragt und der erste Informationsgeber mit einem Anforderungswunsch ausgewählt, dieser Anforderungswunsch weitergeleitet und die Abfrage abgebrochen. In einem weiteren erfindungsgemäßen Priorisierungsverfahren wird aus einer nicht sortierten Liste mit Informationsgebern der Informationsgeber mit dem maximalen (minimalen) Anforderungswunsch ausgewählt oder der durchschnittliche Anforderungswunsch der Anforderer ermittelt. Vorzugsweise kann das erfindungsgemäße Priorisierungsverfahren mit einem Computersystem mit modularisiertem Systemaufbau durchgeführt werden.

WO 2004/014699 A2

BEST AVAILABLE COPY



**Veröffentlicht:**

— ohne internationalen Recherchenbericht und erneut zu veröffentlichen nach Erhalt des Berichts

*Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.*

5

Priorisierungsverfahren von Informationsgebern, insbesondere zur koordinierten  
Antriebsstrangsteuerung eines Kraftfahrzeuges

10

Beschreibung

Die Erfindung betrifft ein Priorisierungsverfahren von Informationsgebern, insbesondere zur  
15 koordinierten Antriebsstrangsteuerung eines Kraftfahrzeuges, sowie ein entsprechendes Steuerungssystem  
und ein Computerprogramm(produkt) zur Durchführung des Verfahrens.

In der Automobiltechnik wurde ursprünglich die Elektronik nur in Form einzelner, elektronifizierter  
Komponenten eingesetzt, wobei diese Komponenten isoliert und unabhängig voneinander agierten. Daran  
20 anschließend wurden diese Komponenten zunehmend zu Systemen integriert. Beispiele hierfür sind  
elektronische Motorsteuerungssysteme, Bremsregelungssysteme oder Fahrerinformationssysteme. Derzeit  
ist ein Trend hin zur Vernetzung aller Fahrzeugsysteme untereinander und zunehmend auch mit der  
Fahrzeugumwelt zu beobachten.

25 Dieses erkennbare Zusammenwachsen der Systeme bringt nun erhebliche technische und organisatorische  
Herausforderungen mit sich:

- neue Fahrzeugfunktionen sind häufig nur noch im Verbund unterschiedlicher Teilsysteme  
realisierbar und effektiv nutzbar,
- damit wird eine funktionale Integration von Teilsystemen auch unterschiedlicher Zulieferer  
30 erforderlich,
- die Wertigkeit und der Charakter von Fahrzeugen werden zunehmend durch komplexe  
Softwarefunktionen bestimmt,
- die Beherrschung der wachsenden Systemkomplexität wird für Fahrzeughersteller und Zulieferer  
wettbewerbsentscheidend hinsichtlich Geschwindigkeit, Kosten und Qualität.

35

Stand der Technik

Aus der DE 198 38 333 A1 der Anmelderin ist ein Computersystem mit wenigstens einem Prozessor und wenigstens einem Speicher zur Steuerung einer Antriebseinheit bekannt. Ziel ist es eine Steuerungsstruktur des Gesamtfahrzeuges anzugeben, mit deren Hilfe der Triebstrang und speziell die Antriebseinheit mit außerhalb liegenden Komponenten verknüpft werden können. Triebstrang und  
5 Antriebseinheit sind in einem Motormanagement in ein Gesamtfahrzeugkonzept eingebunden. Das Fahrzeug wird als Gesamtsystem, bestehend aus Funktionseinheiten, als eine erste Komponente aufgefasst. Das Gesamtsystem, bestehend aus Funktionseinheiten, wird in verschiedene, vorgebbare Komponenten, z. B. Fahrzeugbewegung und Antriebskoordinator, aufgeteilt. Die Antriebseinheit wird dabei als eine Komponente vorgegeben. Die Antriebseinheit wird abhängig von den vorgegebenen  
10 Komponenten und/oder den an den Schnittstellen zwischen den Komponenten ausgetauschten Daten gesteuert. Durch diesen Systemverbund können einzelne Elemente oder Funktionseinheiten nicht mehr getrennt betrachtet werden, sondern eingebunden in das Gesamtkonzept. Bei einer Antriebs- bzw. Motorsteuerung beispielsweise müssen nicht nur Momenten- bzw. Leistungsanforderungen oder Drehzahlvorgaben der Fahrzeugbewegung, wie Lenkung, Bremse oder Fahrdynamikregelung  
15 berücksichtigt werden, sondern auch die Leistungs- bzw. Momentenforderungen und/oder Drehzahlinformationen aller Nebenaggregate und Stellglieder. Darüber hinaus ergibt sich aber auch die Möglichkeit, durch den Zugriff auf Daten und Informationen anderer Funktionseinheiten und Systeme, wie z. B. Umweltgrößen, Fahrzustandsgrößen, Fahrzeuggrößen und Benutzergrößen, eine an die jeweiligen Gegebenheiten angepasste Antriebssteuerung durchzuführen. Nachteilig ist hierbei jedoch, dass  
20 es nicht möglich ist einzelne Funktionseinheiten durch ein anonymes Verfahren auszuwählen.

Aus der EP 0 883 510 B1 ist eine Antriebsstrangsteuerung für ein Kraftfahrzeug bekannt, die eine Radmomentenberechnungsschaltung enthält, durch die die Stellung des Fahrpedals als ein vom Fahrer gewünschtes Radmoment oder Getriebeausgangsmoment interpretiert und zum Berechnen von Sollwerten  
25 für das von dem Antriebsstrang abzugebende Drehmoment verwendet wird, und die eine Steuerschaltung aufweist, die mit einem Fuzzy-System versehen ist, in dem das gewünschte Radmoment zusammen mit Betriebsparametern des Kraftfahrzeugs und Umweltparametern ausgewertet wird, durch die anhand einer zentralen Fahrstrategie-Auswahlschaltung die Betriebsweise des Antriebsstrangs bei beliebiger Fahrweise des Fahrers und Fahrsituation des Kraftfahrzeugs an vorgegebene Kriterien angepasst wird, und die mit  
30 einer Motorleistungsstelleinheit verbunden ist, an die sie ein Ausgangssignal abgibt, durch welches das von den Rädern auf die Fahrbahn abzugebende Soll-Raddrehmoment festgelegt wird. Es wird eine Strategie für die Motorsteuerung, die Motorleistungsstelleinheit und die Getriebesteuerung zentral derart festgelegt, dass der Ausstoß von Schadstoffen minimiert wird. Die zentrale Strategie kann auch einen fahrleistungsorientierten Modus des Kraftfahrzeugs zum Ziel haben. Alle dezentralen Funktionseinheiten  
35 werden bei dieser Strategie so eingestellt, dass eine bestmögliche Beschleunigung und ein schnelles Ansprechen des Antriebes auf den Fahrerwunsch zur Verfügung stehen. Notwendig ist ein solcher Modus bei einer sportlichen Fahrweise und bei Bergauffahrt. Die Steuerung erfolgt über eine Steuerschaltung,

wobei der Datenaustausch über eine schnelle serielle Buskommunikation, z. B. einen CAN-Bus, ausgeführt wird.

5      Nachteilig ist hierbei, dass sämtliche Komponenten an die zentrale Steuerschaltung angepasst sind, so dass insbesondere ein anonymes Verfahren zur Auswahl von Komponenten nicht zur Verfügung steht.

10      In Kraftfahrzeugen werden für verschiedene Komponenten im Triebstrang, wie Motor und Getriebe, Schnittstellen zur Kommunikation vereinbart, über die Anforderungen übermittelt werden können, damit sie von der empfangenden Komponente ausgeführt werden (im Kraftfahrzeugbereich verbreitete technische Schnittstelle zur Steuergerätevernetzung ist beispielsweise der CAN-Bus).

15      Neben dem Fahrpedal und dem Bremspedal gibt es viele weitere Anforderer, die Vorgaben an den Antriebsstrang machen können. Typische Beispiele hierfür sind Komfortsysteme wie der Fahrgeschwindigkeitsregler oder Sicherheitssysteme wie ASR und ESP. Dabei wird ein großer Teil an Entwicklung und Rechenkapazität nachteiligerweise dafür aufgewendet, entsprechend der aktuellen Fahrsituation zu entscheiden, wann welches System tatsächlich aktiv den Arbeitspunkt des Triebstranges vorgeben oder beeinflussen darf.

20      Es ist bekannt, aufsetzend auf einem Echtzeit-Betriebssystem als Standard-Betriebssystem, z. B. ERCOS oder OSEK bzw. OSEK/VDX, zur Steuerung von Betriebsabläufen eines Fahrzeugs eingebettete Softwarelösungen einzusetzen. Dabei werden applikationsspezifische Funktionen, Systemgrundfunktionen, Kernfunktionen sowie die entsprechende Treibersoftware, also die spezifischen Basisfunktionen einerseits mit den unterschiedlichen Betriebsfunktionen und Teilbetriebsfunktionalitäten andererseits, welche das eigentliche Betriebsverhalten des Fahrzeugs bestimmen, verwoben. Notwendige  
25      bzw. gewünschte Veränderung von Funktionen oder das nachträgliche Einfügen von Funktionen lassen bei solchermaßen verwobenen Softwarelösungen sehr komplexe Systemausbildungen, insbesondere der Schnittstellen, entstehen.

30      Aus der DE 100 44 319 A1 der Anmelderin ist bereits die abstrakte Idee bekannt durch die klare Trennung von Betriebs- und Basisfunktionen und die Einführung einer Systemschicht bzw. Zwischenschicht mit offener Schnittstellenfunktion eine Optimierung zu erzielen. Dabei wird von einem elektronischen System für ein Fahrzeug bzw. von einer Systemschicht des elektronischen Systems ausgegangen, wobei das elektronische System erste Komponenten zur Durchführung von Steuerungsaufgaben bei Betriebsabläufen des Fahrzeuges und zweite Komponenten, welche ein  
35      Zusammenwirken der ersten Komponenten zur Durchführung der Steuerungsaufgaben koordinieren, umfasst. Die ersten Komponenten führen dabei die Steuerungsaufgaben durch Verwendung von Betriebsfunktionen und Basisfunktionen aus. Vorteilhafterweise wird das System derart aufgebaut, dass

Basisfunktionen und Betriebsfunktionen bzw. Teilbetriebsfunktionalitäten (als Betriebsteilmodule oder Plug-Ins bezeichnet) klar voneinander getrennt werden, wobei die Basisfunktionen in einer Basisschicht zusammengefasst sind. Zweckmäßigerweise wird dann die Systemschicht auf der Basisschicht, welche die Basisfunktionen enthält, aufgesetzt. Die Systemschicht bzw. Zwischenschicht enthält dabei wenigstens  
5 zwei der zweiten Komponenten, welche das Zusammenwirken der Steuerungskomponenten koordinieren. Dabei ist in bzw. bei der Systemschicht wenigstens eine offene Schnittstelle zu den Betriebsfunktionen vorgesehen, wodurch die Systemschicht die Basisfunktionen mit beliebigen Betriebsfunktionen derart verbindet, dass die Betriebsfunktionen modular eingebunden und/oder verwendet bzw. modular an das elektronische System angebunden werden können. Damit werden die Betriebsfunktionen bzw. die  
10 Betriebsteilmodule modular einbindbar in das elektronische System, wieder verwendbar und jederzeit austauschbar bzw. veränderbar. Durch die Systemschicht wird eine definierte Schnittstelle festgelegt, um im Rahmen der Steuergeräte-Software für beliebige Betriebsfunktionen eine Variantenbildung sowie Erweiterungen bzw. Veränderungen der Funktionalität, insbesondere durch Betriebsteilmodule, so genannte Plug-Ins, zu ermöglichen. In einer Ausgestaltung kann damit ein System, welches sich bereits in  
15 Serie bzw. im Einsatz oder Betrieb befindet, jederzeit weiterentwickelt, verändert und/oder durch Hinzufügung neuer Betriebsfunktionen erweitert werden. Damit können sinnvollerweise Steuerungsaufgaben bzw. spezifische Leistungsmerkmale eines elektronischen Systems sehr flexibel und individuell entworfen, entwickelt bzw. implementiert werden. Außerdem können zusätzlich die Überwachungsfunktionen bezüglich der Betriebsfunktionen und/oder der Betriebsteilmodule in der  
20 Systemschicht eingebunden werden. Durch diese Modularisierung der Software- und Überwachungsfunktionalitäten ergibt sich die Möglichkeit, beispielsweise von Dritten erstellte Software mit geringem Aufwand in das elektronische System einzubinden. Dies erlaubt auch, spezifische Varianten ausschließlich innerhalb der Betriebsfunktionen bzw. der Betriebsteilmodule darzustellen, während die Systemschicht anwendungsunabhängig gestaltet werden kann. Nachteilig ist hierbei, dass lediglich  
25 formale Vorgaben gemacht werden und konkrete, inhaltliche Vorgehensweisen nicht angegeben sind, insbesondere kein anonymes Verfahren zur Auswahl von Betriebsteilmodulen oder Plug-Ins.

#### Vorteil der Erfindung

- 30 Ausgehend vom geschilderten Stand der Technik soll ein anonymes Verfahren zur Auswahl von Informationsgebern, insbesondere zur koordinierten Antriebsstrangsteuerung von Kraftfahrzeugen, geschaffen werden, welches z. B. eine einfache Austauschbarkeit von Plug-Ins in Computersystemen ermöglicht.
- 35 Die Erfindung schlägt ein Priorisierungsverfahren mit den Merkmalen der Patentansprüche 1 und 5 vor. Vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung sind Gegenstand der Unteransprüche und der nachfolgenden Beschreibung.

Erfindungsgemäß wird ein anonymes Priorisierungsverfahren von Informationsgebern, z. B. Plug-Ins, zur Verfügung gestellt. Um in Computersystemen auf einfache Weise eine gewünschte einfache Austauschbarkeit von Funktionen in Komponenten oder Plug-Ins erreichen zu können, ist es erforderlich, dass die übrigen Komponenten einer Softwarearchitektur des Computersystems unabhängig von der Anzahl und der Funktionsweise der Plug-Ins auf die Plug-Ins zugreifen können. Nur so können Plug-Ins beliebig ausgetauscht werden. Ein erfindungsgemäßes Priorisierungsverfahren von Informationsgebern, z. B. Plug-Ins, zur Steuerung, insbesondere zur koordinierten Antriebsstrangsteuerung für ein Kraftfahrzeug, setzt insbesondere diese Zielsetzung um. In den Plug-Ins bzw. Anforderern ist in Abhängigkeit von der aktuellen Fahrsituation ein Anforderungswunsch enthalten, wobei jedoch nicht bei jeder bestimmten Fahrsituation im entsprechenden Plug-In oder Anforderer auch ein Anforderungswunsch enthalten sein muss. Die Anforderer oder Plug-Ins werden nach dem Grad ihrer Priorität aufsteigend oder abfallend sortiert, wobei diese Priorität in Abhängigkeit von globalen Optimierungskriterien bestimmt wird, beispielsweise einer Ökoabstimmung, Sportabstimmung oder einer Wintererkennung. In dieser entsprechend sortierten Liste mit Anforderern oder Plug-Ins werden die einzelnen Anforderer sequentiell beginnend mit dem Anforderer mit der höchsten Priorität abgearbeitet, d. h. es wird abgefragt, ob ein Anforderungswunsch im Anforderer bzw. im Plug-In vorliegt. Sobald ein Anforderer einen Anforderungswunsch enthält, wird das Abarbeiten abgebrochen, und der in diesem Anforderer enthaltene Anforderungswunsch ausgewählt, vorzugsweise gespeichert und weitergeleitet. Jeder Anforderer in den sortierten Listen kann durch eine Identität (ID), vorzugsweise als Zahl, und der Position in der Liste eindeutig gekennzeichnet sein.

In einem weiteren erfindungsgemäßen Priorisierungsverfahren von Informationsgebern, z. B. Plug-Ins, werden in einer Liste mit Anforderern bzw. Plug-Ins alle Anforderer in beliebiger Reihenfolge abgearbeitet, wobei diese Liste nicht nach Prioritäten sortiert ist und das Abarbeiten hier beispielsweise auch sequentiell erfolgen kann. Daran anschließend wird der Anforderungswunsch in der Liste der Anforderer mit dem maximalen (minimalen) Anforderungswunsch oder der durchschnittliche Anforderungswunsch der Anforderer ermittelt. Dieser maximale (minimale) Anforderungswunsch wird anschließend gespeichert und weitergeleitet.

Zur Ermittlung des maximalen (minimalen) Anforderungswunsches wird im Allgemeinen das nachfolgend beschriebene Schema verwendet. Die in der nicht sortierten Liste enthaltenen Anforderer bzw. Plug-Ins werden in beliebiger Reihenfolge abgefragt. Der erste abgefragte Anforderungswunsch, der von einem einen Anforderungswunsch enthaltenden Plug-In stammt, wird zunächst zwischengespeichert. Jeder weitere abgefragte Anforderungswunsch wird mit dem zwischengespeicherten Anforderungswunsch verglichen, ob er größer (kleiner) ist als der zwischengespeicherte Anforderungswunsch. Falls ein abgefragter Anforderungswunsch größer (kleiner) ist als der zwischengespeicherte Anforderungswunsch,

wird dieser abgefragte Anforderungswunsch zwischengespeichert und der vorhergehende Anforderungswunsch gelöscht, d. h. der bisher gespeicherte Wert wird vom aktuell abgefragten Wert überschrieben, wobei andernfalls keine Speicherung erfolgt, d. h. der bisher zwischengespeicherte Anforderungswunsch gespeichert bleibt. Nach der Abfrage aller Anforderer ist der maximale (minimale) Anforderungswunsch zwischengespeichert und kann weitergeleitet werden.

Hierbei kann in einer Variante bei bestimmten Anforderern, z. B. Anforderern, die Motor und Bremse ansteuern, mit einem bestimmten Anforderungswunsch, z. B. einem Bremseingriff, der minimale (maximale) Anforderungswunsch, z. B. der minimale Vortriebswunsch, ausgewählt werden und andernfalls der maximale (minimale) Anforderungswunsch.

In einer weiteren Variante des eben beschriebenen Priorisierungsverfahrens nach maximaler (minimaler) Auswahl ist es auch möglich, dass einzelne Anforderer bzw. Plug-Ins bewirken, dass bestimmte andere Anforderer bei der Ermittlung des maximalen (minimalen) Anforderungswunsches nicht berücksichtigt werden. Beispielsweise kann ein Anforderer-Fahrpedal bewirken, dass alle anderen Anforderer, die eine Bremsung/Verzögerung bewirken, nicht berücksichtigt werden.

Jeder Anforderer bzw. ein Plug-In ist durch eine Identität (ID), vorzugsweise eine Zahl, für das Abarbeiten eindeutig gekennzeichnet. Das bedeutet, dass die Position in der Liste nicht von Bedeutung ist. Auch bei diesem Priorisierungsverfahren gibt es verschiedene Listen zum Anpassen an globale Optimierungskriterien, z. B. Ökoabstimmung, Sportabstimmung oder Wintererkennung, wobei jedoch hier nur relevant ist, welche Anforderer in der Liste stehen.

Beide eben beschriebenen Priorisierungsverfahren können auch miteinander kombiniert werden, wobei vorzugsweise das erstbeschriebene Priorisierungsverfahren zuerst eingesetzt wird und, falls dieses kein Ergebnis liefert, das zweite Priorisierungsverfahren angewendet wird. Das erste Priorisierungsverfahren liefert keinen Anforderungswunsch, falls in der entsprechenden Liste in keinem der Anforderer bzw. Plug-Ins ein Anforderungswunsch enthalten ist.

Das erfindungsgemäße Priorisierungsverfahren kann vorzugsweise mit einem Computersystem mit wenigstens einem Prozessor/Speicher und einer entsprechenden Softwarearchitektur durchgeführt werden. Unter dem abstrakten Begriff der Architektur wird sowohl die Systematik der Strukturierung eines komplexen Systemverbundes als auch deren konkrete Umsetzung verstanden. Diese kann aus den nachfolgenden Elementen bzw. Komponenten bestehen: ein "Operation System and Specific Services" mit Betriebssystem und spezifischen Diensten als Basis für alle anderen Elemente und Anwendungen, einer "Basic Functionality" zur Umsetzung universeller Anforderungen, wobei Grundfunktionen eines Steuergerätes, beispielsweise der Ansteuerung von Aktoren eines Verbrennungsmotors, in der Basic



Functionality bewerkstelligt werden, einem "Layer" zur Koordinierung von Aufgaben für Basisfunktionalitäten der Basic Functionality und zum Einbinden von Plug-Ins und wenigstens einem Plug-In zur Umsetzung von konkreten Aufgaben bzw. Funktionen, die über die Basisfunktionalität der Basic Functionality hinausgehen und vom Layer koordiniert werden.

5

Mit dem erfindungsgemäßen Priorisierungsverfahren (ausgeführt vom Computersystem) können vorteilhafterweise die Plug-Ins modularartig ausgetauscht werden, wodurch das Priorisierungsverfahren flexibel an unterschiedliche Hersteller- und Kundenwünsche anpassbar ist und Funktionen einfach implementierbar sind. Dadurch kann das Priorisierungsverfahren durchgeführt mit dem Computersystem auf einfache und vorteilhafte Weise auf verschiedene Fahrzeugtypen oder unterschiedliche Motoren übertragen werden, ohne diese selbst verändern zu müssen.

10

Des Weiteren können durch diesen modulhaften Aufbau auch neue Teilfunktionen einfach in das Priorisierungsverfahren durchgeführt mit dem Computersystem eingefügt werden. Dadurch ist beispielsweise auch ein Softwaresharing möglich.

15

Außerdem sind vorteilhafterweise in der Softwarearchitektur auch offene Schnittstellen (open interfaces), auf die von außen zugegriffen werden kann, und geschlossene Schnittstellen (encapsulated interfaces), die nach außen nicht freigegeben sind, integriert.

20

Als Plug-Ins kommen zur Umsetzung von beispielsweise verschiedenen charakteristischen Eigenschaften von Fahrzeugen beispielsweise ein ACC Request (Adaptive Cruise Control Request) zur Anpassung der Geschwindigkeit oder des Abstandes des Fahrzeuges, ein Drivers Demand (comfort bzw. sport) zur Auslegung und Interpretation des Fahrpedals, Driveability zur Festlegung eines globalen Optimierungskriteriums, z. B. Fahrkomfort oder Sport, sowie Shift Strategy (comfort bzw. sport), die aus dem Sollwert für das Drehmoment am Getriebeausgang und der Fahrzeuggeschwindigkeit den Sollwert für die Getriebeübersetzung und das Motormoment bestimmt.

25

Im Layer sind beispielsweise die Koordinatoren Vehicle Coordinator, Vehicle Motion Coordinator und Powertrain Coordinator integriert. Jeder Koordinator sollte mit den Plug-Ins kommunizieren können, d. h. über Schnittstellen mit den Plug-Ins verbunden sein. Des Weiteren sollte der Layer über Schnittstellen zur Kommunikation mit der Basic Functionality verbunden sein, welche Basisfunktionen enthält, die wie Sensoren oder Aktoren agieren, wobei z. B. das engine management als Momentensteller wirkt, das transmission management ein Übersetzungsverhältnis umsetzt, das brake management eine geforderte negative Sollbeschleunigung einstellt und ein Adaptive Cruise Control (ACC) System die Geschwindigkeit an eine Fahrervorgabe anpasst.

30

35

Anforderungen verschiedener Systeme werden in einheitlicher Art auf Basis von Systemführungsgrößen, z. B. Getriebeausgangsmoment, zentral eingebracht. Das Priorisierungsverfahren durchgeführt mit dem Computersystem erlaubt es damit durch den einfachen Austausch oder das Hinzufügen von Funktionen, die in Plug-Ins enthalten sind, ein Kraftfahrzeug flexibel an verschiedene Anforderungen anpassen zu können. Dadurch können die Automobilhersteller eine Markendifferenzierung auf Softwarebasis einführen, weil allein aufgrund unterschiedlicher Softwarekomponenten Fahrzeuge mit unterschiedlichen Eigenschaften zur Verfügung stehen. Des Weiteren können auch die Kosten in erheblichem Maße reduziert werden, weil zum Anpassen an neue Funktionen nicht das gesamte Priorisierungsverfahren durchgeführt mit dem Computersystem ausgetauscht werden muss, sondern lediglich durch den kostengünstigen Austausch einzelner Plug-Ins die Eigenschaften verändert werden können.

Zur Erfindung gehörig ist weiterhin ein Steuerungssystem für ein Fahrzeug, insbesondere Kraftfahrzeug, bei dem das Steuerungssystem derart ausgelegt ist, um ein erfindungsgemäßes Priorisierungsverfahren auszuführen. Insbesondere lässt sich mit einem solchen Steuerungssystem eine koordinierte Antriebsstrangsteuerung eines Kraftfahrzeuges realisieren.

Teil der Erfindung sind auch Computerprogramme mit Programmcodemitteln oder Computerprogrammprodukte mit Programmcodemitteln, die auf einem lesbaren Datenträger gespeichert sind, um eines der erfindungsgemäßen Verfahren durchzuführen, sofern das Computerprogramm auf einem Computer oder einer entsprechenden Recheneinheit ausgeführt wird.

#### Zeichnungen

Nachfolgend wird die Erfindung beispielhaft beschrieben. Dabei zeigen:

25

Fig. 1: ein Schema eines "intelligenten" Fahrzeuges der Zukunft,

Fig. 2: einen schematisierten Entwicklungsprozess eines modulartigen Systemaufbaus,

30 Fig. 3: eine an der Fahrzeugtopologie ausgerichtete strukturierte Funktionsarchitektur,

Fig. 4: eine schematisierte Übersicht auf eine Softwarearchitektur des modulartigen Systemaufbaus,

35 Fig. 5: eine schematisierte beispielhafte Konkretisierungsform der Systemarchitektur des modulartigen Systemaufbaus,

Fig. 6: eine schematisierte Ansicht der symbolischen Ausstattung eines Kraftfahrzeuges als Versuchsträger,

Fig. 7: eine Softwarearchitektur mit Plug-In-Design in einer Schichtenansicht,

5

Fig. 8: einen erfindungsgemäßen schematisierten inneren Aufbau eines Vehicle Motion Coordinators aus Fig. 7,

10

Fig. 9: eine grafische Darstellung einer erfindungsgemäßen linearen Priorisierung (erste Stufe) und einer erfindungsgemäßen Maximal-Auswahl (zweite Stufe),

Fig. 10: ein erfindungsgemäßes Ablaufschema eines Priorisierungsverfahrens als Kombination aus linearer Priorisierung (erste Stufe) und Maximal-Auswahl (zweite Stufe),

#### 15 Bevorzugte Ausführungsform

Ein modularer Systemaufbau (auch unter Cartronic des Unternehmens Bosch bekannt) für alle Steuerungs- und Regelungsaufgaben im Fahrzeug ist eine offene Systemarchitektur. Das erfindungsgemäße Priorisierungsverfahren kann vorzugsweise in einem Computersystem mit diesem modularartigen Systemaufbau eingesetzt werden. Aus diesem Grund wird nachfolgend dieser modularartige Systemaufbau bzw. diese Softwarearchitektur ausführlich beschrieben.

Die dem modularen Systemaufbau zugrunde liegende Vision gliedert das intelligente Fahrzeug der Zukunft in drei wesentliche Elemente, siehe Fig. 1:

- 25 - Intelligente Sensoren erfassen alle für den Fahrzeugbetrieb wichtigen Informationen. Hierzu gehören z. B. Sensoren zur Erfassung von Bewegungsdaten wie Geschwindigkeit, Beschleunigung und Drehrate, Sensoren für fahrzeuginterne Größen wie Temperaturen und Drücke und zukünftig auch vermehrt Sensoren zur Erfassung des Fahrzeugumfelds (z. B. Ultraschall, Radar, Video).
- 30 - Intelligente Aktoren setzen die erforderlichen Stellbefehle sicher und zuverlässig um. Intelligente, elektronisch gesteuerte Aktoren sind z. B. der Antriebsstrang, bestehend aus Verbrennungsmotor und Getriebe zur Erzeugung des Vortriebsmoments, elektronisch geregelte Bremssysteme zur definierten Verzögerung und Stabilisierung des Fahrzeugs und elektronisch geregelte Lenksysteme für eine sichere und feinfühligke Spurführung. Diese Eingriffe werden
- 35 künftig vermehrt "by wire" elektronisch gesteuert und überwacht erfolgen.

- Eine Mensch-Maschine-Schnittstelle (Human-Machine-Interface, HMI) gibt dem Fahrer die für ihn in der jeweiligen Fahrsituation relevanten Informationen und erlaubt die sichere und komfortable Bedienung des Fahrzeugs über die Bedienelemente des Cockpits.

- 5 Die heutigen Fahrzeuge sind in der Regel durch "gewachsene" Elektronik-Strukturen mit einer Vielzahl isolierter und autarker Einzelfunktionen und Steuergeräte gekennzeichnet. Die Entwicklung ist damit meist auf eine Optimierung der isolierten Einzelfunktionen und Subsysteme begrenzt, die Optimierung des Gesamtsystems gestaltet sich schwierig.
- 10 Zur Realisierung der Vision vernetzter Systeme im Fahrzeug wird daher eine durchgängige, konsistente, modulare und offene Systemarchitektur erforderlich. Ziel der Systemarchitektur ist die nahtlose Integration aller Teilsysteme zur effizienteren Darstellung übergeordneter Fahrzeugfunktionen, welche ein Zusammenwirken mehrerer Teilsysteme erforderlich machen. Weitere Ziele sind Flexibilität hinsichtlich unterschiedlicher Fahrzeug- und Steuergerätekonfigurationen, einfachere Implementierung kunden-
- 15 spezifischer Funktionen, sowie hohe Funktionssicherheit und Wiederverwendbarkeit von entwickelten Softwarekomponenten.

- Unter dem abstrakten Begriff "Architektur" soll im Folgenden sowohl die Systematik der Strukturierung des komplexen Systemverbundes als auch deren konkrete Umsetzung verstanden werden. Zur
- 20 Beschreibung der "Architektur" lassen sich unterschiedliche "Sichten" unterscheiden, die jeweils durch eigene Beschreibungen (im Sinne unterschiedlich abstrakter bis konkreter Modelle) abgebildet werden, welche in den einzelnen Stufen eines Entwicklungsprozesses erzeugt und umgesetzt werden, siehe Fig. 2.

- Grundlage der Systemarchitektur des modularartigen Systemaufbaus ist eine an der Fahrzeugtopologie
- 25 ausgerichtete, hierarchisch klar strukturierte Funktionsarchitektur, siehe Fig. 3. Die Funktionsarchitektur beschreibt Ordnung und Zusammenhang von logisch-modularen Funktionskomponenten: ihren Aufgaben, ihren Schnittstellen, sowie ihren Wechselwirkungen untereinander. Wesentliche Elemente der Funktionsarchitektur sind Domänen, (Sub-)Systeme, funktionale Komponenten und Kommunikationsbeziehungen. Das resultierende abstrakte Modell ist noch unabhängig von einer Implementierung mit
- 30 einer speziellen Hardwaretopologie.

- Die Funktionsarchitektur unterteilt das Fahrzeug in unterschiedliche "Domänen": Fahrzeugbewegung (Powertrain), Antrieb (Vehicle Motion), Karosserie und Innenraum (Body and Interior), elektrische
- 35 Energieversorgung (Electrical Supply System), thermische Energieversorgung (Thermal Supply System) usw. Innerhalb jeder Domäne werden unterschiedliche Subsysteme identifiziert, die aus "funktionalen Komponenten" bestehen, welche über Kommunikationsbeziehungen miteinander in Wechselwirkungen stehen. Der Begriff "Komponente" meint dabei nicht zwangsläufig die physikalische Einheit im Sinne

eines Bauteils, sondern eine Funktionseinheit, die sich ggf. als Subsystem in weitere funktionale Unterkomponenten zerlegen lässt.

Jedes der Subsysteme koordiniert seine Unterkomponenten selbst, die Koordination zwischen  
5 Teilsystemen übernehmen spezielle Funktionskomponenten, die als Koordinatoren bezeichnet werden.

Bei den Kommunikationsbeziehungen werden die vier Grundtypen Aufträge, Anforderungen, Rückmeldungen, und Abfragen unterschieden. Eine Anforderung ist der Wunsch zur Ausführung einer Aufgabe, während ein Auftrag mit der Pflicht zur Ausführung verbunden ist. Während ggf. mehrere  
10 unterschiedliche funktionale Komponenten ähnliche und auch konfliktäre Anforderungen stellen können (beispielsweise unterschiedliche Verbraucher ein Antriebsmoment eines Motors), erfolgt die Auftragserteilung durch genau einen Auftraggeber (z. B. einen Antriebsstrangkoordinator) an genau einen Auftragnehmer (z. B. den Verbrennungsmotor). Der Auftragnehmer gibt dem Auftraggeber gegebenenfalls eine Rückmeldung über die Ausführung.

15 Die Funktionsarchitektur kann grafisch oder auch durch UML-Modelle abgebildet werden. Unabhängig von der gewählten Beschreibungsform liefern die zugrunde liegenden Strukturierungsregeln insbesondere in der Phase der Systemanalyse eine konsistente Methode zur Beherrschung der Komplexität, und erlauben die systematische Definition funktionaler Schnittstellen.

20 Der nächste Schritt im Entwicklungsprozess besteht in der Umsetzung der Funktionsarchitektur in eine geeignete Softwarearchitektur. Die Softwarearchitektur beschreibt die Strukturen der Software des Systems, sie besteht aus Softwarekomponenten, die in sich in weitere Software-Unterkomponenten unterteilt werden können. Der Funktionsumfang einer Softwarekomponente muss im Allgemeinen nicht  
25 zwangsläufig mit einer funktionalen Komponente des modulartigen Systemaufbaus gleichgesetzt werden. Die funktionale Strukturierung von Komponenten des modulartigen Systemaufbaus unterstützt aber ein objektbasiertes Softwaredesign.

Fig. 4 zeigt eine produktorientierte, schematisierte Übersicht auf eine auf dem modulartigen Systemaufbau  
30 basierende Softwarearchitektur. Vereinfacht lassen sich folgende Elemente unterscheiden:

- "Operation System and Specific Services" mit Betriebssystem und spezifischen Diensten als Basis für alle Anwendungen, die auf dem Steuergerät laufen sollen;
- "Basic Functionality" bezeichnet Grundfunktionen des Steuergeräts zur Umsetzung universeller  
35 Anforderungen (z. B. Ansteuerung der Aktoren eines Verbrennungsmotors). Die Basisfunktionalitäten werden aus der Funktionsarchitektur ermittelt und strukturiert;

- "Layer": diese Softwarekomponente führt die Koordinationsaufgaben für mehrere Basisfunktionalitäten durch und bindet Plug-Ins ein;
- "Plug-In": diese Softwarekomponenten setzen konkrete, separierbare Aufgaben um, die über die Basisfunktionalität hinausgehen und durch die Komponente Layer koordiniert werden.

5

In dieser Aufteilung können offene und gekapselte Schnittstellen (open and encapsulated interfaces) unterschieden werden. Gekapselte Schnittstellen sind nach außen nicht freigegeben, während auf offene Schnittstellen frei zugegriffen werden kann. Die Modularität dieser Softwarearchitektur unterstützt die Austauschbarkeit von Teilfunktionalitäten und ermöglicht damit ein Softwaresharing.

10

Für die Implementierung des Systemverbunds spielt die Aufteilung von Funktionen auf konkrete Steuergeräte und die Abbildung von Kommunikationsbeziehungen auf eine Netzwerktopologie eine entscheidende Rolle. Während im traditionellen Ansatz "gewachsener" Systeme typischerweise im ersten Schritt die Aufteilung der Steuergeräte und deren Vernetzung vorgegeben wurde und sich Funktions- und Softwarearchitektur an diesen Gegebenheiten ausrichten musste, unterstützt der modularartige Systemaufbau hier einen systematischen simultanen Entwicklungsprozess.

15

Der modularartigen Systemaufbau erlaubt durch die zugrunde liegende Koordination verteilter Systeme eine flexible Systemrealisierung sowohl in dezentral verteilten als auch zentral konzentrierten Steuergeräteaufteilungen. Auch hinsichtlich der Verwendung spezifischer Bussysteme und Kommunikationsstandards erlaubt der modularartige Systemaufbau durch Kapselung der damit verbundenen Schnittstellen eine hohe Flexibilität.

20

Die je nach Marktsegment und Hersteller spezifisch unterschiedlichen Topologien werden daher vom modularartigen Systemaufbau mit einem hohen Wiederverwendungsgrad von Funktions- und Softwarekomponenten unterstützt.

25

Wie die vorhergehenden Ausführungen gezeigt haben, bilden klar definierte, standardisierte Schnittstellen ein Kernelement für die Bewältigung der Herausforderungen eines Systemverbundes.

30

Die Systemarchitektur unterstützt die Erarbeitung universeller Schnittstellen. Je nach Sicht lassen sich dabei unterschiedliche Konkretisierungsformen unterscheiden, siehe Fig. 5:

- Funktionale Schnittstellen (basic functional interface), die ausgehend von einer vereinfachten Form (Beispiel: die Momentenanforderung an den Verbrennungsmotor) in abstrakte Signalschnittstellen detailliert werden (Beispiel: die Detaillierung der Momentenanforderung in Form eines momentanen Sollmoments (torque request), einem längerfristigen Führungsmoment

35

- (torque lead request), und z. B. weiteren Dynamik- und Statusinformationen (torque set time, characteristics),
- konkrete Softwareschnittstellen innerhalb eines Steuergeräts, wobei die funktionalen Schnittstellen durch softwaretechnische Anforderungen ergänzt werden (Beispiel: die Codierung der Momentenanforderung in Form von Variablenamen, Datentypen, Skalierungen, Amplituden- und Zeitquantisierung für momentanes Sollmoment, Führungsgröße, Dynamik- und Statusinformationen),
  - sowie konkrete Signalschnittstellen auf einem Bus zwischen Steuergeräten (Beispiel: die Codierung der Momentenanforderung in Form von Signalnamen, Datentypen, Skalierungen, Amplituden- und Zeitquantisierung sowie Busadressen für momentanes Sollmoment, Führungsmoment, Dynamik- und Statusinformationen).

Ein wesentlicher Vorteil besteht darin, dass die unterschiedlichen Schnittstellenformen transparent zugeordnet und ineinander überführt werden können. Damit kann zum Zeitpunkt der Entwicklung einer Softwarefunktion eine weitgehende Unabhängigkeit der Software-Schnittstellen vom tatsächlichen Transportmechanismus der Information (innerhalb eines Steuergeräts oder über einen Bus) sichergestellt werden. Durch Kapselung spezifischer Teilsystemeigenschaften lässt sich außerdem sicherstellen, dass die Schnittstellen unabhängig von der technischen Ausführungsform der verbundenen Teilsysteme sind. Ein Beispiel bildet die Momentenschnittstelle zum Verbrennungsmotor, welche universell sowohl für Benzin- als auch Dieselmotoren geeignet ist.

Diese Architektur unterstützt die nahtlose funktionale Integration unterschiedlicher elektronischer Fahrzeugsysteme. Darüber hinaus erlaubt das Plug-In-Konzept die Implementierung von Softwaremodulen zur charakteristischen Auslegung des Fahrverhaltens.

Fig. 6 zeigt symbolisch die Ausstattung eines Fahrzeugs. Die Motorsteuerung EMU (Engine Management Unit) ist mit den Sensoren und Aktuatoren des Motors sowie mit dem Sensor des Fahrpedalmoduls verbunden. Ferner verfügt das Fahrzeug über ein Bremsensteuergerät BMU (Brake Management Unit), eine elektronische Getriebesteuerung TMU (Transmission Management Unit) sowie ein ACC-Steuergerät, welches die Signale des Radarsensors verarbeitet. Ein CAN- (Controller Area Network) Bus verbindet die Steuergeräte untereinander.

Die Ausstattung erlaubt die flexible Konfiguration für unterschiedliche Fahrzeugcharaktere, nachfolgend exemplarisch in zwei Ausprägungen als "sportlich" und "komfortabel" bezeichnet. Ein Schalter im Fahrzeuginnenraum ermöglicht es dem Fahrer, zwischen diesen beiden Fahrzeugcharakteren umzuschalten. Im Unterschied zu herkömmlichen Implementierungen derartiger Fahrzeugcharakteristiken, beruht die Unterscheidung nicht nur auf unterschiedlichen Parameter-Applikationen innerhalb der

Einzelssysteme, es werden vielmehr auf einer übergeordneten Ebene Software-"Plug-In"-Funktionalitäten zur Anpassung des Gesamtsystemverhaltens herangezogen, welche über Schnittstellen die jeweils hinsichtlich Software und Abstimmung unveränderten Einzelssysteme ansprechen.

- 5 Um den Komfortcharakter beispielsweise einer Limousine der Premiumklasse darzustellen, wurden exemplarisch folgende Anforderungen gestellt:

Das Fahrzeug soll ein Adaptive Cruise Control (ACC) System erhalten. Dieses System ermöglicht eine Anpassung der Geschwindigkeit an eine Fahrervorgabe sowie des Abstandes an vorausfahrende  
10 Fahrzeuge, indem Antrieb und Bremse elektronisch angesteuert werden. ACC ist ein innovatives Ausstattungsmerkmal, das den Premiumcharakter unterstreicht und den Fahrkomfort erhöht.

Elektronische Bremsengriffe für ACC und andere Längsregelsysteme (wie z. B. einem Fahrgeschwindigkeitsregler mit Bremsengriff) sollen über das Bremssteuergerät (BMU, Brake  
15 Management Unit) möglich sein.

Das Fahrzeug soll sich bei der Gasannahme "weich" anfühlen, d. h. ein ruckartiges Anfahren soll vermieden werden. Ebenso sollen Lastwechsel "sanft" erfolgen, d. h. die Eigendynamik des Triebstranges soll für den Fahrer unter keinen Umständen spürbar sein. Die Getriebeschaltung soll auf einen eher  
20 ökonomischen Betrieb ausgerichtet sein, d. h. der Motor soll vorrangig bei niedrigen Drehzahlen betrieben werden.

Im sportlichen Fahrzeugcharakter wurden als oberstes Ziel der Fahrspaß optimiert. Entsprechend dem vorgegebenen Fahrzeugcharakter sollten Getriebe- und Motorsteuerung wie folgt ausgelegt werden:

25 Der Motor soll spontan Gas annehmen, d. h. die Fahrpedalinterpretation soll "scharf" appliziert sein. Lastwechsel sollen schnell erfolgen können, d. h. die Dämpfung zur Unterdrückung der Triebstrangdynamik ist sekundär bezüglich der Spontaneität. Der Motorbetriebspunkt soll zu Gunsten hoher Drehzahlen ausgelegt sein, damit der Fahrer jederzeit über eine möglichst hohe Leistungsreserve  
30 verfügt.

Zur Demonstration der hohen Flexibilität wird bei dieser Auslegung auf Einbindung des Komfortfeatures "ACC" verzichtet.

35 Fig. 7 zeigt die verwendete Softwarearchitektur zur Umsetzung mit Plug-In Design in der Schichtenansicht:



Die oberste Schicht wird von sechs Plug-Ins gebildet, welche die charakteristischen Funktionen zur Umsetzung der Anforderungen an die zwei Fahrzeugcharaktere enthalten:

- ACC Request:

5 ein Regelkreis sorgt für die Anpassung der Geschwindigkeit oder des Abstandes. Der Regler ist typischerweise Bestandteil der ACC-Steuerung und hat eine Beschleunigung als Stellgröße. ACC-Request übernimmt diese und speist sie als Anforderung in den Vehicle Motion Coordinator ein.

- Drivers Demand comfort bzw. sport (in Fig. 7 getrennt dargestellt):

10 ein elektronisches Fahrpedal wird in dieser Komponente ausgewertet und als Vortriebsmoment am Getriebeausgang interpretiert. Diese Funktion hat starken Einfluß auf das Fahrverhalten und damit auf den Markencharakter. Das comfort Plug-In enthält eine weiche Fahrpedalinterpretation, während die sportliche Variante scharf ausgelegt ist, d. h. ein hohes Drehmoment bei vergleichsweise kleinem Fahrpedalweg. Das berechnete Vortriebsmoment am Getriebeausgang wird über die Schnittstelle als Anforderung an den Vehicle Motion Coordinator gestellt.

15 - Driveability:

dient u. a. der Festlegung eines globalen Optimierungskriteriums, also in einem Fall "Fahrkomfort" und in dem anderen "Sport". Ein weiterer Bestandteil dieser Komponente sind die Komfortfunktionen zur Lastschlagfilterung, d. h. Änderungen im Sollmoment werden so gedämpft, dass kein störendes Ruckeln oder Schwingungen im Triebstrang auftreten. Diese Gradientenbegrenzung verhindert die Erregung von Triebstrangschwingungen im Bereich der Eigenfrequenzen. Über eine Schnittstelle kann dem Vehicle Motion Coordinator ein minimaler und maximaler Gradient des Antriebsmoments vorgegeben werden. Darüber hinaus wertet Driveability den Schalter aus, mit dem zwischen dem sportlichen und komfortablen Fahrzeugcharakter umgeschaltet werden kann. Als Alternative zu einem Schalter könnte hier ebenfalls eine Fahrertypenkennung realisiert werden. Der ausgewählte Modus wird anschließend an den Vehicle Coordinator weitergeleitet. Ein weiteres Feature ermöglicht, bei Gangwechseln den Ruck durch gezielte Steuerung des Motormoments zu vermeiden, indem ein minimal und ein maximal einzuhaltendes Motormoment an Powertrain Coordinator übergeben werden.

20 - Shift Strategy comfort bzw. sport (in Fig. 7 getrennt dargestellt):

enthält eine Rechenvorschrift, die aus dem Sollwert für das Drehmoment am Getriebeausgang und der Fahrzeuggeschwindigkeit den Sollwert für die Getriebeübersetzung und das Motormoment bestimmt. Um die Vorgabe des Sollmoments zu erfüllen, ergibt sich bezüglich aktueller Geschwindigkeit ein Freiheitsgrad in der Wahl des Übersetzungsverhältnisses. Das Übersetzungsverhältnis wird entweder zugunsten eines ökonomischen Motorbetriebspunktes (Shift-Strategy comfort) oder zugunsten einer hohen Leistungsreserve (Shift-Strategy sport) gewählt. Sowohl der Sollwert für das Übersetzungsverhältnis als auch für das Motormoment

werden an den Coordinator Powertrain gesendet. Darüber hinaus ist eine Funktion zur Unterdrückung von Pendelschaltungen enthalten. Über die gemeinsame Schnittstelle werden dem Powertrain Coordinator ein minimal bzw. maximal zulässiger Gang vorgegeben, welche bei Schaltungen einzuhalten sind.

5

Unterhalb der Plug-Ins befindet sich in Fig. 7 der Layer, welcher die Koordinatoren Vehicle Coordinator, Vehicle Motion Coordinator und Powertrain Coordinator umfaßt. Jeder Koordinator verfügt über beliebig viele Ausführungen einer klar definierten fixen Schnittstelle zur Kommunikation mit den Plug-Ins. Für jedes Plug-In, das mit einem Koordinator kommunizieren möchte, stellt dieser eine weitere Ausführung seiner Schnittstelle zur Verfügung. In diesem Fall ist z. B. Vehicle Motion Coordinator insgesamt mit drei Plug-Ins verbunden: ACC Request, Drivers Demand und Driveability. Die einheitlichen Schnittstellen ermöglichen die Darstellung eines breiten Spektrums an Funktionalität in den Plug-Ins. Während die Koordinatoren die Plug-Ins mit allen globalen Fahrzeugdaten versorgen, sind die Schnittstellen in umgekehrter Richtung - also vom Plug-In zu den Koordinatoren - dagegen vergleichsweise schmalbandig. Häufig kommt es innerhalb eines Koordinators zu Konflikten zwischen konkurrierenden Anforderungen (z. B. gleichzeitiger Vortriebswunsch von ACC und über Fahrpedal). Diese können mit Hilfe eines erfindungsgemäßen flexiblen Priorisierungsverfahrens zu Gunsten einer vorgebbaren Strategie entschieden werden. In einer applizierbaren Priorisierungstabelle wird festgelegt, welche Plug-Ins aufgerufen werden. Das Prinzip dieses Priorisierungsverfahrens wird nachfolgend am Beispiel des Vehicle Motion Coordinator verdeutlicht.

20

Mit der tiefer gelegenen Softwareschicht der Basic Functionality ist der Layer über Standard-Schnittstellen verbunden. Diese Basisfunktionen verhalten sich aus Sicht des Layers wie intelligente Sensoren oder Aktuatoren. Zum Beispiel fungiert die Komponente Engine Management als ein Momentensteller, Transmission Management setzt das befohlene Übersetzungsverhältnis um, Brake Management stellt die geforderte Sollbeschleunigung ein und ACC liefert die Daten aus Objekterkennung und ACC-Bedienteil.

Fig. 8 zeigt den inneren Aufbau des Vehicle Motion Coordinators aus Fig. 7. Über einheitliche Schnittstellen werden die Informationen der Plug-Ins in einen Puffer eingelesen. Die Schnittstelleninformation besteht jeweils aus der Identität (ID), die jedes Plug-In eindeutig kennzeichnet, sowie einen Nutzanteil (values), welcher die Funktionalität bestimmt. Zum Beispiel hat ACC Request die ID 7 und sendet eine Beschleunigungsanforderung (a), Drivers Demand sport (ID 12) sendet ein Vortriebsmoment am Getriebeausgang (trq) und Driveability (ID 19) eine obere und unter Grenze für den Gradienten des Vortriebsmoments am Getriebeausgang (trq). Ein geeignetes erfindungsgemäßes Priorisierungsverfahren (Priorization), in diesem Fall eine erfindungsgemäße lineare Priorisierung, legt die Abarbeitungsreihenfolge (Operation Order) der Anforderungen aus den Plug-Ins fest und teilt das

30

35

Ergebnis der ausführenden Instanz (Operation) mit. Die Prioritäten können für jede ID in einer Priorisierungstabelle bzw. -liste (calibratable Priorization table) appliziert werden. Zur Darstellung unterschiedlicher Fahrzeugcharaktere können gleichzeitig mehrere Priorisierungstabellen abgelegt sein, z. B. für "Sport" und für "Comfort". In diesem Fall enthält beispielsweise die Priorisierungstabelle für "Comfort" lediglich den Aufruf des Plug-Ins Drivers Demand comfort (ID 23), während z. B. das Plug-In Drivers Demand sport (ID 12) nicht aufgerufen wird. Umgekehrt enthält die Priorisierungstabelle für einen sportlichen Fahrbetrieb nur einen Eintrag der Plug-Ins Drivers Demand sport (ID 12) und Driveability (ID 19), wobei ACC-Request (ID 7) gezielt nicht berücksichtigt wird. Die Auswahl der Priorisierungstabelle wird von Vehicle Coordinator getroffen. Die ausführende Einheit (Operation) ruft die Anforderungen der Plug-Ins nach Vorgabe der Operation Order auf und verarbeitet diese:

Im Ergebnis wird eine Sollbeschleunigung ermittelt, welche auf die Stellglieder Antrieb (Motor und Getriebe) oder Bremse verteilt wird. Im Fall einer Bremsung wird sie über die Schnittstelle zum Brake Management weitergeleitet. Im Antriebsfall wird die Beschleunigung mithilfe der Zugkraftgleichung in ein Sollmoment am Getriebeausgang umgerechnet, anschließend kommt es zur Koordination mit der Anforderung aus Drivers Demand. In der Regel setzt sich die Anforderung mit dem größeren Drehmomentenwunsch durch. In Ausnahmefällen (je nach Priorization table) kann es aber auch sinnvoll sein, dass zu Gunsten der Beschleunigungsanforderung des ACC entschieden wird. Zum Beispiel erweist es sich als komfortabel, eine Bremsverzögerung nicht schlagartig zu beenden, wenn eine aktive Bremsung des ACC vorliegt und der Fahrer gleichzeitig Gas gibt, d. h. wenn der Fahrer überreitet. Das resultierende Sollmoment am Getriebeausgang wird anschließend an den Vehicle Coordinator (siehe auch Fig. 7) weitergeleitet.

Der Vehicle Coordinator leitet das Sollmoment an den Powertrain Coordinator (siehe auch Fig. 7) weiter und legt die Berechnungsreihenfolge aller Koordinatoren fest. Darüber hinaus sorgt er für die Umsetzung der globalen Fahrstrategie. Diese wird von Driveability in Form eines globalen Optimierungskriteriums ("Komfort" oder "Sport") entsprechend der Schalterstellung bestimmt und über die gemeinsame Schnittstelle gesendet. Auf Grundlage des Optimierungskriteriums legt Vehicle Coordinator die zu verwendenden Priorisierungstabellen in den Koordinatoren fest.

Der Powertrain Coordinator setzt die Anforderung zur Realisierung eines Getriebeausgangsmoments von Vehicle Coordinator um. Ähnlich wie in Coordinator Vehicle Motion wird anhand eines erfindungsgemäßen Priorisierungsverfahrens die Bearbeitungsreihenfolge der Anforderungen aus den Plug-Ins, Shift-Strategy comfort bzw. sport sowie Driveability bestimmt. Je nach ausgewählter Priorisierungstabelle wird nur eine der beiden Schaltstrategien über die ID aufgerufen. Transmission Management wird unter Berücksichtigung des minimal bzw. maximal zulässigen Gangs aus Shift-Strategy

zur Umsetzung des Sollwerts beauftragt. Bei einem Gangwechsel wird das Motormoment nach vorgegebener unterer und oberer Grenze aus Driveability an die Basisfunktion Engine übergeben.

- Alle Anforderungen an die Charaktere "sport" und "comfort" konnten mit insgesamt sechs Plug-Ins erfolgreich umgesetzt werden. Mit dem Schalter im Fahrzeuginnenraum kann während der Fahrt zwischen beiden Modi umgeschaltet werden. Die Integration des ACC-Systems in der "comfort"-Ausprägung erfolgte ohne Änderungen in dem Layer. Dies untermauert die Mächtigkeit der Schnittstellen zu den Plug-Ins und erlaubt die zukünftige Integration anderer Anwendungen wie z. B. einer situationsabhängigen Geschwindigkeitsbegrenzung oder Cruise Control mit Bremsengriff als Alternative zu ACC. Die standardisierten Schnittstellen der Layer mit den Basisfunktionen, wie z. B. Engine und Transmission, ermöglicht außerdem eine Entkopplung der Fahrfunktionen von den Aggregaten: sie ermöglichen die Verwendung der gleichen Fahrfunktionen für unterschiedliche Motortypen (Otto- und Dieselmotoren) und unterschiedliche Getriebetypen (z. B. für Stufenautomatikgetriebe und CVT).
- Mit dem applizierbaren erfindungsgemäßen Priorisierungsverfahren werden auch dynamische Wechsel zwischen unterschiedlichen Fahrverhaltensmodi möglich, wenn dies - z. B. mit einer Fahrertypenkennung - gewünscht wird. Im vorliegenden Beispiel demonstriert der Wechsel zwischen den Typen sport und comfort der Plug-Ins Drivers Demand und Shift-Strategy die Flexibilität des Priorisierungsverfahrens für die Austauschbarkeit ganzer Algorithmen.
- Im Gegensatz zu herkömmlichen Systemen, die lediglich unterschiedliche Charakterisierung des Fahrzeugverhaltens durch Parameteränderung in isolierten Teilsystemen erlauben, ermöglicht die Systemarchitektur mit Hilfe des erfindungsgemäßen Priorisierungsverfahrens eine tief greifende, flexible Markencharakterisierung des Gesamtfahrzeugs durch Plug-Ins bei gleichzeitiger Wiederverwendung der zugrunde liegenden Software.
- Es handelt sich um eine übergreifende, offene Systemarchitektur für alle Steuerungs- und Regelungsaufgaben im Kraftfahrzeug. Sie ist unabhängig vom Fahrzeugtyp und von der Steuergeräte-Konfiguration. Sie beruht auf einer klar gegliederten, hierarchischen Funktionsarchitektur und modularen Software mit offenen, einheitlichen Schnittstellen in den beteiligten Steuergeräten. Damit können die Aufgaben flexibel auf einzelne Hardware-Komponenten des elektronischen Systems verteilt werden. Es lassen sich die immer komplexeren Fahrzeugsysteme leichter beherrschen.

- Am Beispiel wurde gezeigt, dass eine flexible Markencharakterisierung nach einem Top-Down Ansatz unterstützt wird. Die charakteristischen Funktionen für die Fahrbarkeit sind jeweils in einem Plug-In konzentriert. Ein applizierbares erfindungsgemäßes Priorisierungsverfahren ermöglicht die flexible Koordination der Plug-Ins. Es gelingt dadurch, mit geringem Softwareaufwand völlig unterschiedliche Fahrzeugcharaktere darzustellen. Definierte Schnittstellen erlauben die modulare Integration zusätzlicher

Systemelemente. Das Plug-In Konzept erleichtert ein Softwaresharing, welches dem OEM (original equipment manufacturer, d. h. Automobilhersteller) die Möglichkeit gibt, seine Marke durch selbständig entwickelte Softwaremodule zu charakterisieren. Ein hohes Maß an Wiederverwendbarkeit der zugrunde liegenden Softwarekomponenten unterstützt die Anforderungen nach Kostengünstigkeit und Softwarequalität.

In Kraftfahrzeugen muss normalerweise zwischen unterschiedlichen Vortriebswünschen, die entweder vom Fahrer oder von Assistenzsystemen, z. B. FGR, ACC und ANB, kommen, gewählt werden. Die Steuergerätesoftware enthält einen Programmteil, der den wichtigsten Anforderer auswählt.

10 Während der Implementierung des Auswahlverfahrens ist bekannt, welche Systeme Anforderungen stellen können und wie sie untereinander gewichtet sind. Diese Anforderungen werden in einer starren Logik miteinander verknüpft.

Die bisher eingesetzten Verfahren haben den Nachteil, dass im Vorhinein bekannt sein muss, welches System Vortriebswünsche geben kann und welche Anforderungskombinationen es geben kann. Dadurch muss für jede Kombination von Systemen das Verfahren angepasst werden.

Ziel der Erfindung ist ein Verfahren, mit dem man die Auswahl der weitergeleiteten Anforderung bzw. des Wunsches, insbesondere des Vortriebswunsches, unabhängig von der Anzahl und der Funktionsweise der anfordernden Systeme treffen kann.

Mit Hilfe eines erfindungsgemäßen Priorisierungsverfahrens, insbesondere als lineare Priorisierung oder als Maximal-(Minimal-)Auswahl, kann die Auswahl eines weitergeleiteten Anforderers bzw. Plug-Ins unabhängig von der Anzahl und der Funktionsweise der anfordernden Systeme getroffen werden. Bei der linearen Priorisierung wird eine Liste bzw. Tabelle von Anforderern sequentiell beginnend mit dem Anforderer mit der höchsten Priorität abgearbeitet, wobei diese Liste für die lineare Priorisierung sortiert ist nach dem Grad der Priorität der Anforderer. Der Abbruch des Abfragens der Liste erfolgt, sobald ein Anforderer einen Anforderungswunsch enthält. Dieser Anforderer wird damit ausgewählt. Die übrigen noch nicht abgefragten Anforderer werden somit nicht berücksichtigt.

30 Bei der Max-(Min-)Auswahl werden alle Anforderer abgefragt, die in der Liste für die Max-(Min-)Auswahl stehen. Es wird derjenige Anforderer mit dem maximalen (minimalen) Anforderungswunsch ausgewählt.

35 Es können auch beide Verfahren beliebig miteinander kombiniert werden, beispielsweise indem zuerst eine lineare Priorisierung durchgeführt wird und daran anschließend eine Min-Auswahl, falls die lineare Priorisierung kein Ergebnis liefert.

Im Folgenden wird beispielhaft der Ablauf einer Auswahl eines Vortriebswunsches beschrieben. Das System beinhaltet z. B. die folgenden Anforderer:

- Fahrpedal (ID 10)
  - 5 - Automatische Notbremse (ID 9)
  - Bremspedal (ID 35)
  - FGR (ID 44)
  - Leerlaufregler (ID 22).
- 10 Das im Beispiel angewendete Verfahren, um den wichtigsten Vortriebswunsch zu ermitteln, besteht aus 2 Stufen:
- Lineare Priorisierung (z. B. als 1. Stufe)  
Hier wird eine Liste sequenziell durchgearbeitet und sobald ein Anforderer einen Anforderungswunsch hat, abgebrochen. Je höher ein Anforderer in der Liste steht, je höher ist  
15 seine Priorität,
  - Max-Auswahl (z. B. als 2. Stufe)  
Es werden alle Anforderer abgefragt. Es wird der Wunsch mit beispielsweise dem höchsten Vortriebsmoment ausgewählt.
- 20 In Fig. 9 ist eine grafische Darstellung einer erfindungsgemäßen linearen Priorisierung (1. Stufe) und eine Max-Auswahl (2. Stufe) dargestellt. Bei der linearen Priorisierung hat der Anforderer ID9 (automatische Notbremse) die höchste Priorität und wird zuerst abgefragt. Der Anforderer ID35 (Bremspedal) hat eine nachgeordnete Priorität, d. h. er wird nachfolgend abgefragt. In der Max-Auswahl (2. Stufe) sind die Anforderer ID10 (Fahrpedal), ID44 (FGR) und ID22 (Leerlaufregler) gleichwertig auf der gleichen Priorisierungsstufe und werden alle abgefragt. Der Wunsch mit z. B. dem höchsten Vortriebsmoment wird  
25 ausgewählt. Beide Verfahren können sowohl getrennt als auch in Kombination angewendet werden.

Fig. 10 zeigt ein Ablaufschema eines erfindungsgemäßen Priorisierungsverfahrens, wobei die lineare Priorisierung (1. Stufe) 1 mit der Max-Auswahl (2. Stufe) 2 miteinander kombiniert sind. Die linke Hälfte  
30 zeigt das lineare Priorisierungsverfahren 1 und die rechte Hälfte die Max-Auswahl 2. Im linearen Priorisierungsverfahren 1 wird im ersten Operationsschritt 3 zunächst abgefragt, ob noch unbearbeitete IDs vorhanden sind, z. B. entsprechend Fig. 9 ID9 und ID35. Im Operationsschritt 4 wird auf die Abfrage, ob eine ID eine Anforderung hat, bei "ja" die Anforderung gespeichert 5 und weitergeleitet 6 und damit das Verfahren bzw. Ablaufschema abgebrochen, falls "nein" wird zurückgehend auf den vorhergehenden  
35 Operationsschritt 3 erneut abgefragt, ob noch unbearbeitete IDs vorhanden sind und das Verfahren so lange fortgesetzt, bis einen ID mit Anforderung vorhanden ist. Die Bearbeitung der IDs erfolgt in der Reihenfolge ihrer Priorisierung, z. B. bei Fig. 9 ID9 und danach ID35. Falls keine der IDs in der 1. Stufe

über eine Anforderung verfügt, wird zu den IDs der 2. Stufe übergegangen, z. B. in Fig. 9, ID10, ID44 und ID22.

In der 2. Stufe mit Max-Auswahl 2 wird im ersten Operationsschritt 7 abgefragt, ob noch unbearbeitete IDs vorhanden sind. Falls "ja", wird im nächsten Operationsschritt 8 abgefragt, ob ein ID eine Anforderung hat. Falls keine Anforderung vorhanden ist, wird auf den vorhergehenden Operationsschritt 7 zurückgegangen und falls "ja" wird im nächsten Operationsschritt 9 verglichen, ob der gerade abgefragte Anforderer größer ist als ein bereits gespeicherter Anforderer. Falls "nein", wird in Operationsschritt 7 zurückgesprungen, und falls "ja", wird die Anforderung gespeichert 5. Sind alle IDs der 2. Stufe abgefragt, d. h. in Operationsschritt 7 keine unbearbeiteten IDs mehr vorhanden, wird auf Operationsschritt 6 zum Weiterleiten der gespeicherten Anforderung gesprungen. Dadurch kann für die IDs der zweiten Stufe die größte Anforderung ermittelt und weitergeleitet werden, falls - da in Kombination mit der linearen Priorisierung verwendet - die IDs der 1. Stufe keine Anforderung enthalten.

Als weiteres Verfahren kommt z. B. noch eine Mittelwertbildung oder ein Kombination dieser Verfahren in Betracht. Vielen realen Anwendungsfällen wird dieses Verfahren nicht genügen. Im Folgenden sind 2 weitere Ausbaustufen des Systems beschrieben:

- Erweiterung um Min/Max-Auswahl  
Sobald die Anforderer nicht nur den Motor, sondern auch die Bremse ansteuern können, kommt man nicht mit dem im Beispiel beschriebenen Verfahren aus, da ein Bremseneingriff gegebenenfalls eine höhere Priorität haben soll, als ein Beschleunigungseingriff. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, muss die 2. Stufe von einer Max-Auswahl in eine Min/Max-Auswahl verändert werden. Die Min/Max-Auswahl funktioniert wie folgt:  
Sobald ein Anforderer einen Bremseneingriff anfordert, gewinnt der niedrigste Vortriebswunsch (maximale Verzögerung). Wenn es keinen Bremseneingriff gibt, wird die maximale Beschleunigung ausgewählt.
- Erweiterung um Autoritäten  
Das oben beschriebene Verfahren entspricht nicht, den zurzeit üblichen Verfahren, da das Fahrpedal einen Bremseneingriff des FGR+ oder des ACC überstimmen kann. Aus diesem Grund kann das beschriebene Verfahren noch um eine Stufe erweitert werden, die Autoritäten genannt werden.  
Bei diesem Verfahren kann jeder Anforderer bestimmte Anforderungsbereiche während der Min/Max-Auswahl ausblenden. Das bedeutet, dass z. B. das Fahrpedal alle Bremseneingriffe ausblenden kann. Dadurch werden alle Bremseneingriffe während der Min/Max-Auswahl ignoriert, aber nicht, z. B. die Bremse, die in der linearen Priorisierung angesiedelt wäre.

Um die IDs effizient zu handhaben, werden sie in Listen verwaltet, die sequenziell abgearbeitet werden. Ein Anpassen der Prioritäten auf globale Optimierungskriterien (z. B. Ökoabstimmung, Sportabstimmung oder Wintererkennung) kann erfolgen, wenn die IDs in 2-dimensionalen Listen verwaltet werden und je nach globalem Optimierungskriterium eine andere Reihe benutzt wird.

- 5 Wenn nun ein Anforderer hinzugefügt werden soll, so ist er in die richtigen Tabellen einzutragen und wird damit automatisch bei der nächsten Auswahl mit berücksichtigt.

- Es muss ausgeschlossen werden, dass eine ungültige Anforderung an den Motor oder die Bremse weitergeleitet wird. Aus diesem Grund muss sichergestellt sein, dass das System entweder mit einem  
10 gültigen Wert vorinitialisiert wird oder es muss garantiert sein, dass bei jeder Auswahl immer mindestens ein Anforderer einen Wert anfordert.

- Bei den anonymen erfindungsgemäßen Priorisierungsverfahren von Informationsgebern weiß das Auswahlverfahren nicht, welche Qualität der Anforderer hat. Die einzigen Informationen, die es hat, sind  
15 die ID und die Position in den jeweiligen Tabellen der Auswahlverfahren. Dies führt dazu, dass es keine inneren Abhängigkeiten von Anforderer und Auswahlverfahren gibt. Ein derartiges Auswahlverfahren ist immer dann nötig, wenn man die Anzahl der Anforderer ändern können soll, ohne den Code des Auswahlverfahrens zu ändern. Dieses Verfahren kann z. B. in einer Motorsteuerung angewendet werden, wie das obige Beispiel zeigt. Es gibt aber noch viele weitere Produkte, bei denen dieses Verfahren  
20 Vorteile bringt.

Abschließend werden nochmals die Vorteile aufgeführt:

- keine Abhängigkeiten zwischen Auswahlverfahren und Anforderer und damit vermehrten Software Reuse des Auswahlverfahrens und der Anforderer (FGR, Fahrpedal, ...),
- 25 - verminderter Code- und Rechenzeitverbrauch bei komplexen Systemen (viele Anforderer), da das Auswahlverfahren unabhängig ist von Querbeziehungen der Anforderer,
- leichtere Erweiterbarkeit des Systems (Hinzufügen von weiteren Anforderern). Solange die Anforderer die angebotenen, abstrakten Schnittstelle benutzen können und genügend Speicherplatz für die ID-Tabellen reserviert worden ist, kann das System um beliebig viele  
30 Anforderer erweitert werden, ohne Programmcode ändern zu müssen.
- Wechsel zwischen Prioritätensätzen während der Laufzeit möglich,
- das System kann in Zukunft um eine dynamische Anmeldung von Anforderern erweitert werden, und
- die Priorisierungsverfahren zur Auswertung der Anforderungen verschiedener Plug-Ins können  
35 auf Grund deren Einheitlichkeit (alle Plug-Ins fordern zur Beschleunigung des Fahrzeugs ein Getriebeausgangsmoment (Führungsgröße des Systems) so ausgelegt werden, dass zur Priorisierung nicht bekannt sein muss, welches System hinter der Anforderung steht (es spielt aus



5       Sicht des Priorisierungsverfahrens keine Rolle, welche Funktionalität ein Plug-In erfüllt, sondern nur, welche Priorität es hat). Durch diese Anonymisierung der Anforderer ist es möglich, die Anzahl der zu berücksichtigenden Plug-Ins frei zu wählen, ohne dafür das Programm ändern zu müssen. Dadurch vereinfacht sich die Konfiguration des Systems zur Anpassung an eine bestimmte Fahrzeug- und Funktionsvariante erheblich und es können auch nachträglich noch Funktionen hinzugefügt werden, die zunächst nicht mit eingeplant waren.

5

## Ansprüche

1. Priorisierungsverfahren von Informationsgebern, z. B. Plug-Ins, insbesondere zur koordinierten  
10 Antriebsstrangsteuerung für ein Kraftfahrzeug, wobei:
  - eine Liste mit Anforderern bzw. Plug-Ins nach dem Grad der Priorität aufsteigend oder abfallend sortiert wird,
  - die sortierte Liste sequentiell beginnend mit dem Anforderer bzw. Plug-In mit der höchsten Priorität abgearbeitet wird,
  - 15 - das Abarbeiten der Liste abgebrochen wird, sobald ein Anforderer bzw. Plug-In einen Anforderungswunsch enthält, um diesen Anforderungswunsch auszuwählen.
2. Priorisierungsverfahren nach Anspruch 2,  
dadurch gekennzeichnet,  
20 dass der ausgewählte Anforderungswunsch gespeichert und weitergeleitet wird.
3. Priorisierungsverfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet,  
dass verschiedene Listen zum Anpassen auf globale Optimierungskriterien, z. B. Ökoabstimmung, Sportabstimmung oder Wintererkennung, abgearbeitet werden.  
25
4. Priorisierungsverfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 3,  
dadurch gekennzeichnet,  
dass jeder Anforderer bzw. jedes Plug-In durch eine Identität (ID), vorzugsweise als Zahl, und eine Position in den verschiedenen Listen für das Abarbeiten eindeutig gekennzeichnet ist  
30
5. Priorisierungsverfahren von Informationsgebern, z. B. Plug-Ins, zur Steuerung, insbesondere zur koordinierten Antriebsstrangsteuerung für ein Kraftfahrzeug, mit im Wesentlichen den nachfolgenden Schritten:
  - in einer Liste mit Anforderern bzw. Plug-Ins werden alle Anforderer in beliebiger  
35 Reihenfolge abgearbeitet, beispielsweise sequentiell,

- aus den Anforderungswünschen der Anforderer wird der Anforderungswunsch mit dem maximalen (minimalen) Anforderungswunsch oder der durchschnittliche Anforderungswunsch der Anforderer ermittelt.

- 5     6.     Priorisierungsverfahren nach Anspruch 5,  
dadurch gekennzeichnet,  
dass zur Ermittlung des maximalen (minimalen) Anforderungswunsches:
- der erste abgefragte Anforderungswunsch zwischengespeichert wird,
  - jeder abgefragte Anforderungswunsch mit einem zwischengespeicherten  
10     Anforderungswunsch verglichen wird, ob er größer (kleiner) ist als ein  
       zwischengespeicherter Anforderungswunsch,
  - der abgefragte Anforderungswunsch zwischengespeichert wird, falls er größer (kleiner)  
       ist als der zwischengespeicherte Anforderungswunsch und andernfalls keine  
       Speicherung erfolgt,
  - 15     - nach der Abfrage aller Anforderer der maximale (minimale) Anforderungswunsch  
       zwischengespeichert ist und weitergeleitet wird.
7.     Priorisierungsverfahren nach Anspruch 5 oder 6,  
dadurch gekennzeichnet,
- 20     dass bei bestimmten Anforderern, z. B. Anforderer, die Motor und Bremse ansteuern, mit  
       einem bestimmten Anforderungswunsch, z. B. einem Bremsengriff, der minimale (maximale)  
       Anforderungswunsch, z. B. der minimale Vortriebswunsch, ausgewählt wird und andernfalls  
       der maximale (minimale) Anforderungswunsch.
- 25     8.     Priorisierungsverfahren nach einem der Ansprüche 5 bis 7,  
dadurch gekennzeichnet,  
dass einzelne Anforderer bewirken, dass bestimmte andere Anforderer bei der Ermittlung des  
maximalen (minimalen) Anforderungswunsches nicht berücksichtigt werden, z. B. ein  
Anforderer-Fahrpedal bewirkt, dass alle Anforderer, die eine Bremsung/Verzögerung bewirken,  
30     nicht berücksichtigt werden.
9.     Priorisierungsverfahren nach einem der Ansprüche 5 bis 8,  
dadurch gekennzeichnet,  
dass verschiedene Listen zum Anpassen auf globale Optimierungskriterien, z. B.  
35     Ökoabstimmung, Sportabstimmung oder Wintererkennung, abgearbeitet werden.
10.    Priorisierungsverfahren nach einem der Ansprüche 5 bis 9,

dadurch gekennzeichnet,

dass jeder Anforderer bzw. Plug-In durch eine Identität (ID), vorzugsweise als Zahl, für das Abarbeiten eindeutig gekennzeichnet ist.

- 5    11.    Priorisierungsverfahren von Informationsgebern, z. B. Plug-Ins, nach einem der Ansprüche 1 bis 10,

dadurch gekennzeichnet,

- 10    dass das (erste) Priorisierungsverfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4 mit dem (zweiten) Priorisierungsverfahren nach einem der Ansprüche 5 bis 10 kombiniert wird, z. B. indem das zweite Priorisierungsverfahren erst angewendet wird, falls das erste Priorisierungsverfahren keinen Anforderungswunsch liefert.

12.    Priorisierungsverfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche,

dadurch gekennzeichnet,

- 15    dass es mit einem Computersystem mit wenigstens einem Prozessor und wenigstens einem Speicher zur Steuerung durchgeführt wird, mit einer Softwarearchitektur mit im Wesentlichen folgenden Elementen bzw. Komponenten:

- ein Operation System and Specific Services mit Betriebssystem und spezifischen Diensten als Basis für alle anderen Elemente und Anwendungen,
- 20    - eine Basic Functionality zur Umsetzung universeller Anforderungen,
- einen Layer zur Koordinierung von Aufgaben für Basisfunktionalitäten der Basic Functionality und zur Einbindung von Plug-Ins,
- wenigstens ein Plug-In zur Umsetzung von konkreten Aufgaben bzw. Funktionen, die über die Basisfunktionalität hinausgehen und vom Layer koordiniert werden, wobei die
- 25    Plug-Ins insbesondere modularartig austauschbar sind.

13.    Priorisierungsverfahren nach Anspruch 12,

dadurch gekennzeichnet,

- 30    dass in der Softwarearchitektur offene Schnittstellen (Open Interfaces) auf die von außen zugegriffen werden kann und/oder geschlossene Schnittstellen (Incapsulated Interfaces), die nach außen nicht freigegeben sind, integriert sind.

14.    Priorisierungsverfahren nach Anspruch 12 oder 13,

dadurch gekennzeichnet,

- 35    dass als Plug-Ins beispielsweise ein ACC (Adaptive Cruise Control)-Request, ein Drivers Demand (comfort/sport), Driveability oder Shift Strategie (comfort/sport) verwendet werden.

15. Priorisierungsverfahren nach einem der Ansprüche 12 bis 14,  
dadurch gekennzeichnet,  
dass der Layer die Koordinatoren Vehicle Coordinator, Vehicle Motion Coordinator und  
Powertrain Coordinator umfasst, wobei im Vehicle Motion Coordinator eine Auswahl der Plug-  
5 Ins durchgeführt wird.
16. Priorisierungsverfahren nach Anspruch 15,  
dadurch gekennzeichnet,  
dass jeder Koordinator über Schnittstellen mit den Plug-Ins zur Kommunikation verbunden ist.
- 10 17. Priorisierungsverfahren nach einem der Ansprüche 12 bis 16,  
dadurch gekennzeichnet,  
dass der Layer über Schnittstellen zur Kommunikation mit der Basic Functionality verbunden  
ist, welche Basisfunktionen enthält, die wie Sensoren oder Aktoren agieren.
- 15 18. Priorisierungsverfahren nach einem der Ansprüche 12 bis 17,  
dadurch gekennzeichnet,  
dass durch die modularartige Austauschbarkeit der Plug-Ins das Priorisierungsverfahren flexibel  
an unterschiedliche Fahrzeug- und Steuergerätekonfigurationen anpassbar ist und Funktionen  
20 einfach implementierbar sind, wobei Anforderungen verschiedener Systeme in einheitlicher Art  
auf Basis von Systemführungsgrößen, z. B. Getriebeausgangsmoment, zentral eingebracht  
werden.
19. Computerprogramm mit Programmcodemitteln, um alle Schritte eines Verfahrens nach einem der  
25 Ansprüche 1 bis 18 durchzuführen, wenn das Computerprogramm auf einem Computer oder  
einer entsprechenden Recheneinheit durchgeführt wird.
20. Computerprogrammprodukt mit Programmcodemitteln, die auf einem lesbaren Datenträger  
gespeichert sind, um ein Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 18 durchzuführen, wenn das  
30 Computerprogramm auf einem Computer oder einer entsprechenden Recheneinheit ausgeführt  
wird.
21. Steuerungssystem für ein Fahrzeug, das ausgelegt ist, um ein Priorisierungsverfahren nach einem  
der Ansprüche 1 bis 18 auszuführen.

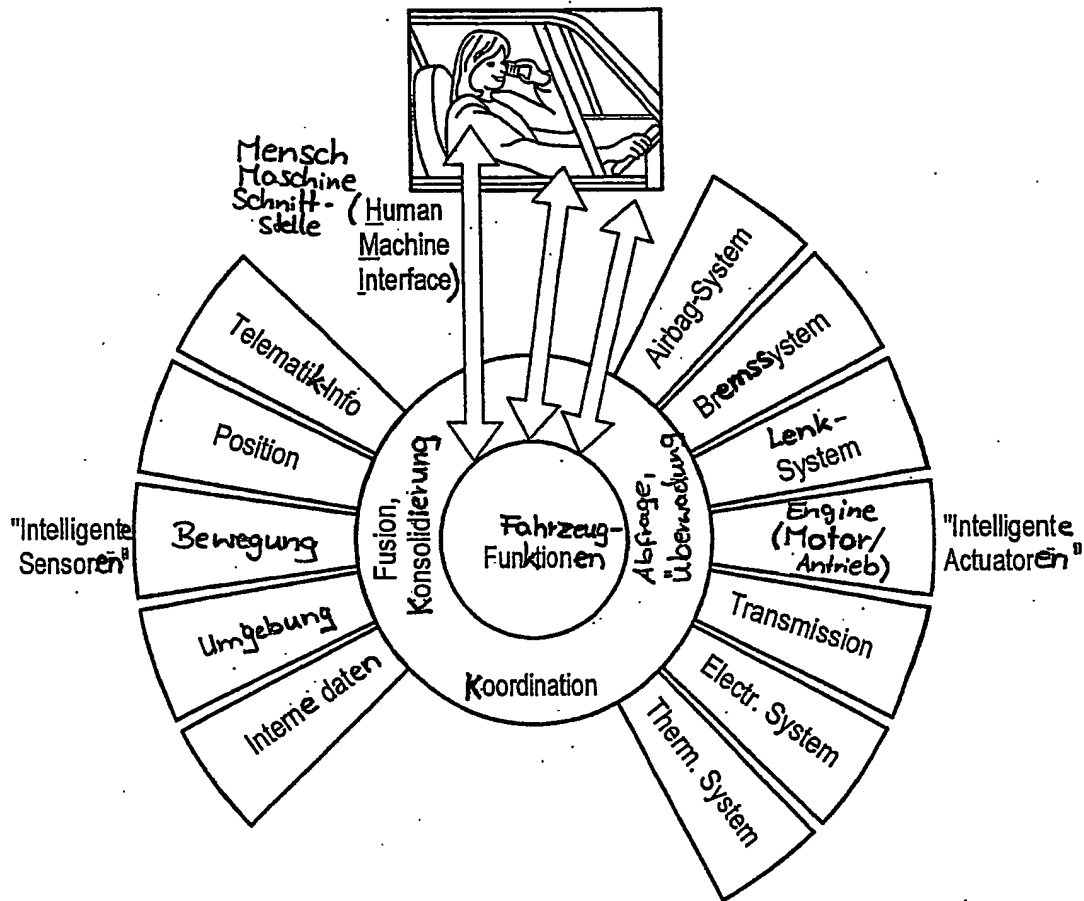


FIG. 1

FIG. 2

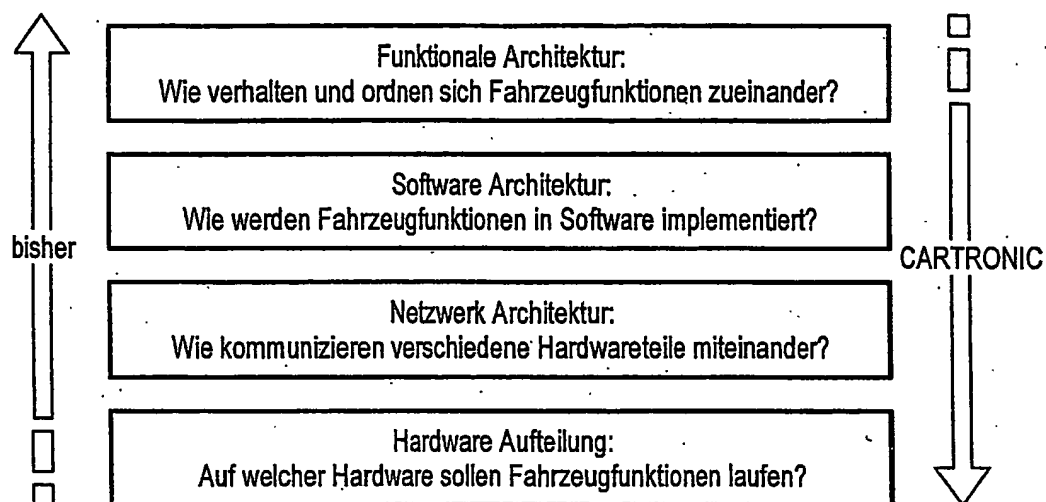


FIG. 3

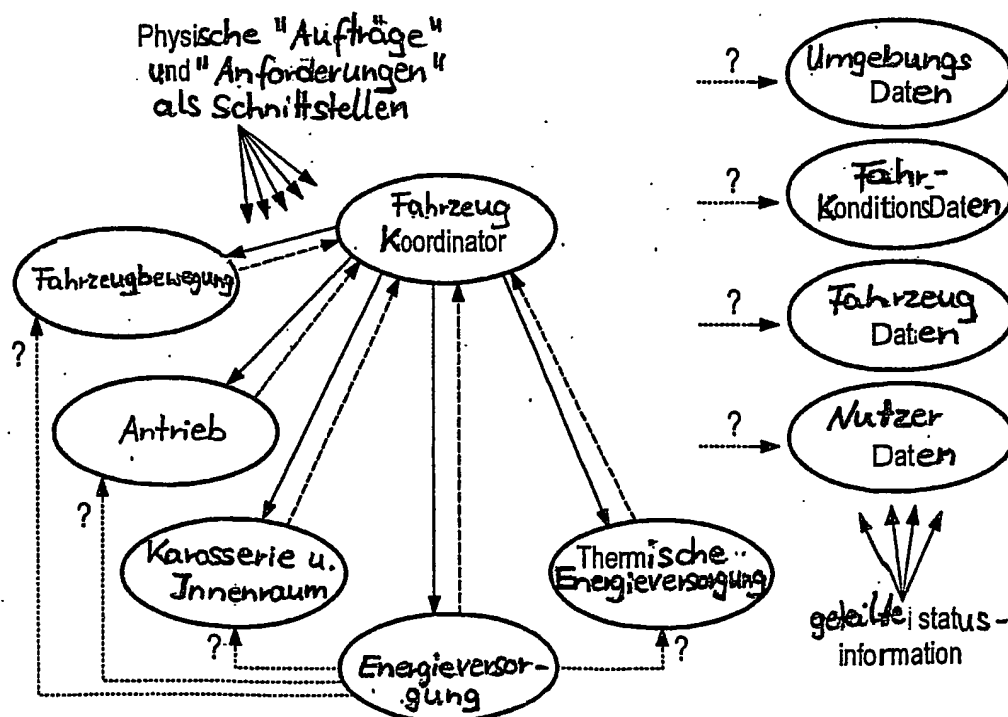


FIG. 4

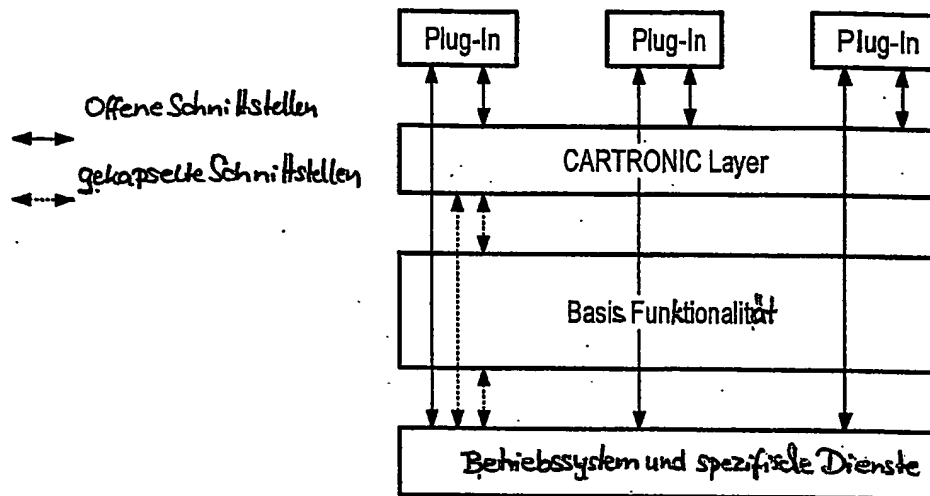


FIG. 5

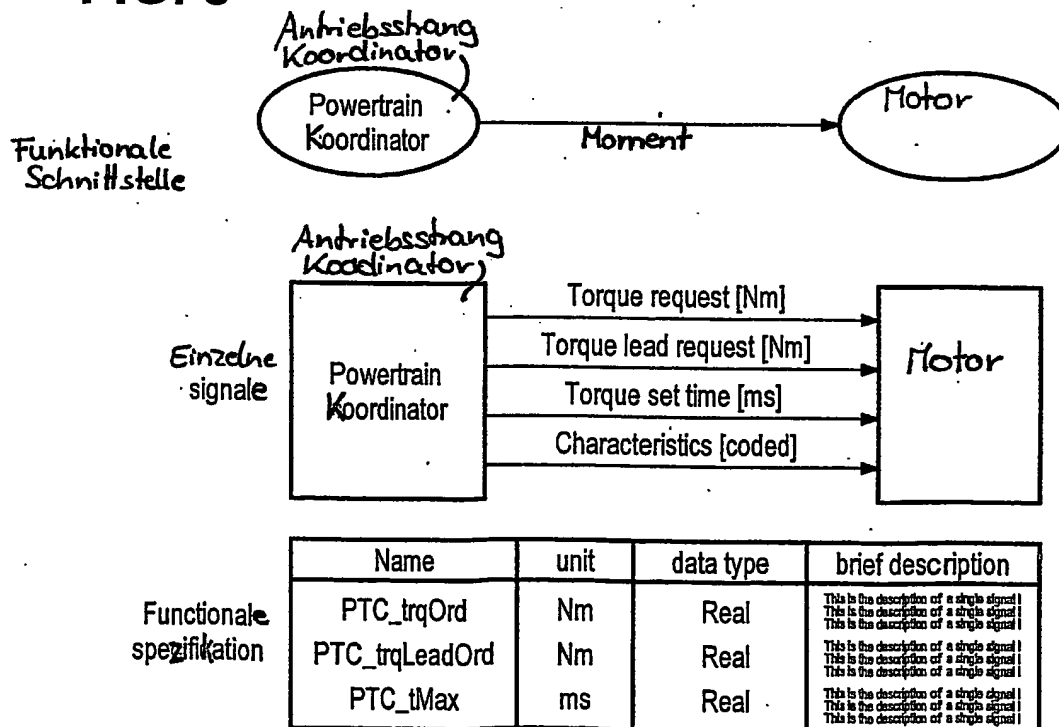




FIG. 6

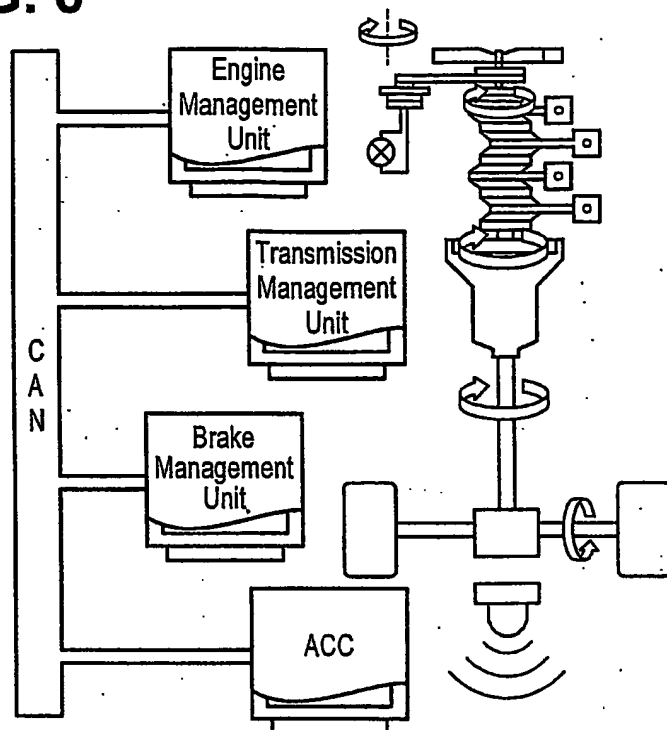
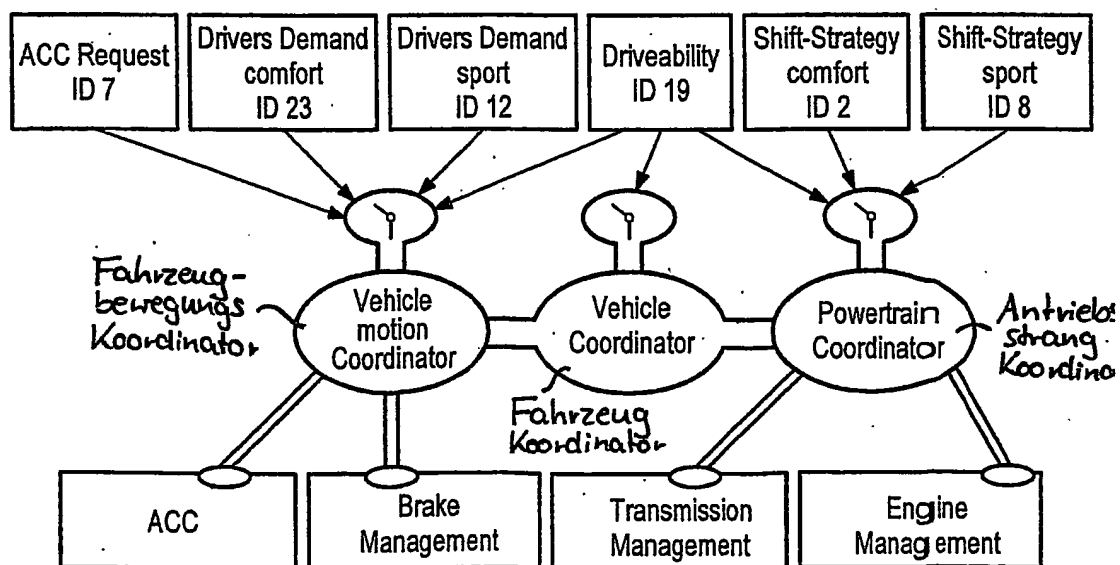


FIG. 7



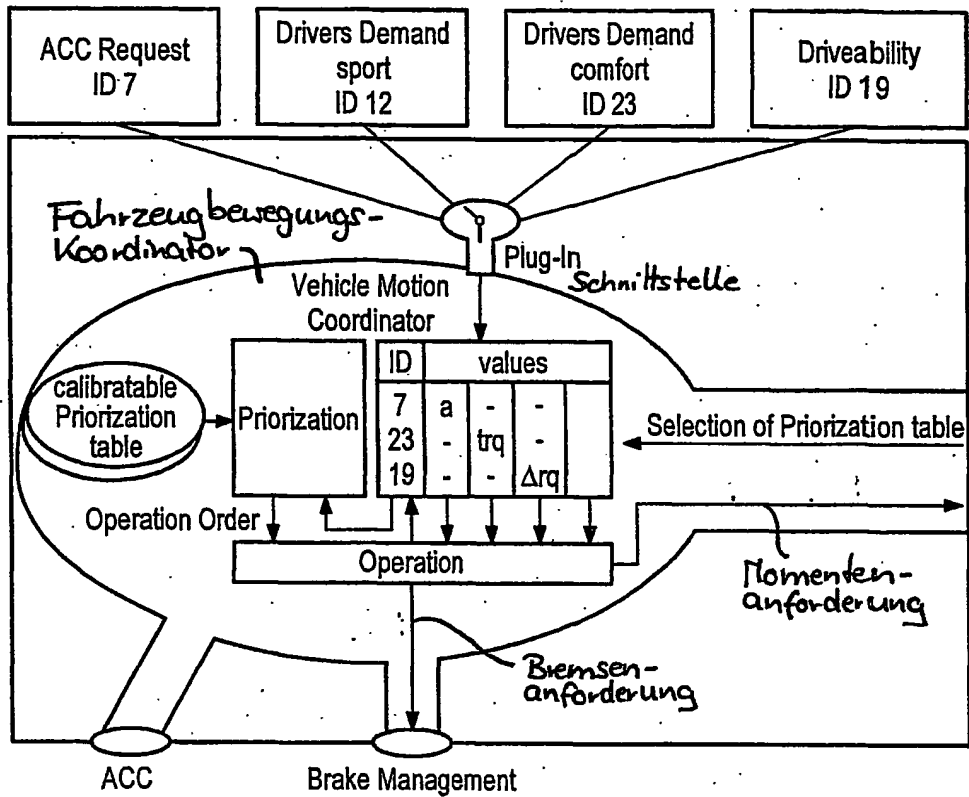
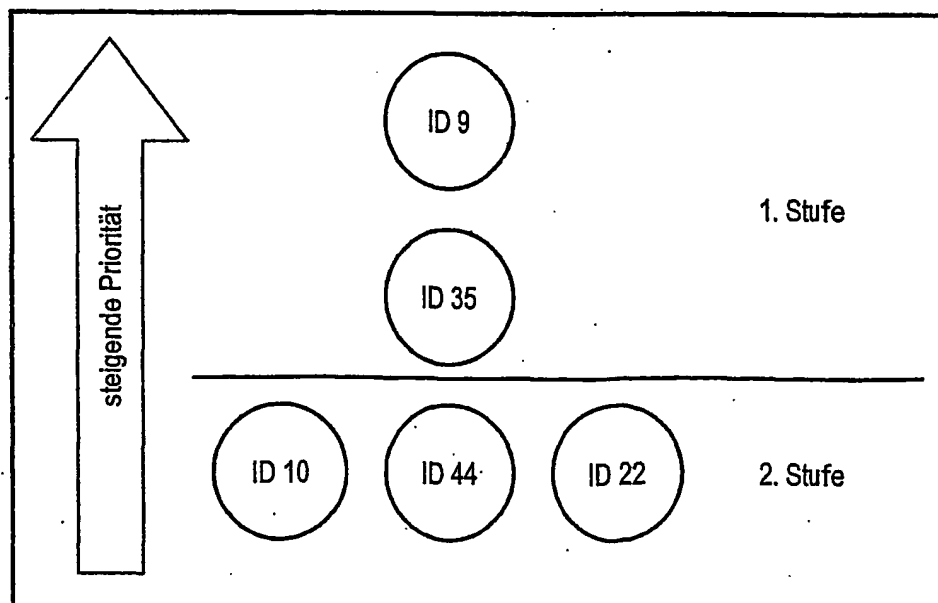
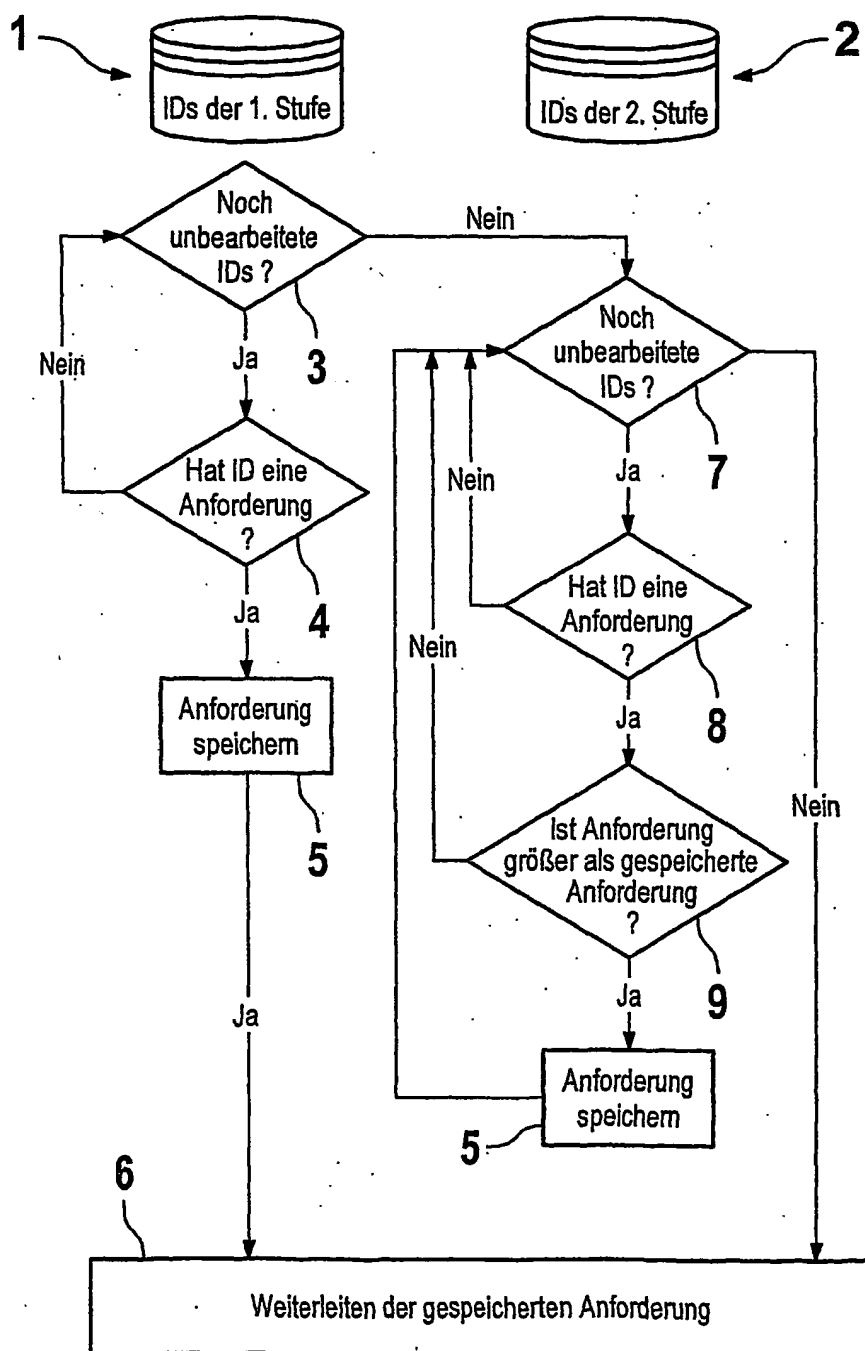
**FIG. 8****FIG. 9**

FIG. 10



# INTERNATIONALER RESEARCHENBERICHT

Internationales Zeichen  
PCT/DE 03/2540

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES  
IPK 7 G06F9/48

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

## B. RESEARCHIERTE GEBIETE

Researchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)  
IPK 7 G06F B60R

Researchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die researchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal, WPI Data

## C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	US 5 938 708 A (KAROLAK DALE WALTER ET AL) 17. August 1999 (1999-08-17) das ganze Dokument <i>The whole Document</i>	1-21
A	FR 2 714 642 A (PEUGEOT ; CITROEN SA) 7. Juli 1995 (1995-07-07) Zusammenfassung <i>Abstract</i> Seite 5, Zeile 11 - Seite 6, Zeile 35 <i>Column 5, Line 11 - Column 6, Line 35</i>	3,4
A	DE 100 44 319 A (BOSCH GMBH ROBERT) 21. März 2002 (2002-03-21) in der Anmeldung erwähnt <i>Mentioned in Specification</i> das ganze Dokument <i>The whole Document</i>	12-18
A	US 4 954 948 A (HIRA GERALD M ET AL) 4. September 1990 (1990-09-04) Zusammenfassung <i>Abstract</i> Spalte 7, Zeile 65 - Spalte 8, Zeile 55 <i>Column 7, Line 65 - Column 8, Line 55</i>	11
	-/-	

☒ Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

☒ Siehe Anhang Patentfamilie

\* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

\*A\* Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

\*E\* Älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist

\*L\* Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

\*O\* Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

\*P\* Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

\*T\* Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

\*X\* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung, die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderscher Tätigkeit beruhend betrachtet werden

\*Y\* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung, die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderscher Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

\*Z\* Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

17. Dezember 2004

Absenddatum des internationalen Recherchenberichts

30/12/2004

Name und Postanschrift der internationalen Recherchenbehörde  
Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2  
NL - 2280 HV Rijswijk  
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,  
Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Knapczyk, F

## C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
A	WO 01/57650 A (SONY ELECTRONICS INC) 9. August 2001 (2001-08-09) Zusammenfassung <i>Abstract</i> Seite 6, Zeile 15 - Zeile 20 <i>Column 6, Line 15-Line 20</i> Seite 12, Zeile 10 - Zeile 23 <i>Column 12, Line 10-Line 23</i> -----	5-10

# INTERNATIONALER RESEARCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur Patentfamilie gehören

Internationales Abkommen

PCT/DE 03/0540

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
US 5938708	A	17-08-1999	KEINE	
FR 2714642	A	07-07-1995	FR 2714642 A1	07-07-1995
DE 10044319	A	21-03-2002	DE 10044319 A1	21-03-2002
			WO 0222401 A1	21-03-2002
			EP 1233888 A1	28-08-2002
			JP 2004509002 T	25-03-2004
			US 2003078699 A1	24-04-2003
US 4954948	A	04-09-1990	KEINE	
WO 0157650	A	09-08-2001	AU 3314001 A	14-08-2001
			EP 1257908 A1	20-11-2002
			JP 2003521775 T	15-07-2003
			WO 0157650 A1	09-08-2001

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning  
Operations and is not part of the Official Record**

**BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ BLACK BORDERS
- ☐ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- ☐ FADED TEXT OR DRAWING
- ☐ BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING
- ☐ SKEWED/SLANTED IMAGES
- ☐ COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS
- ☐ GRAY SCALE DOCUMENTS
- ☒ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT
- ☐ REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY
- ☐ OTHER: \_\_\_\_\_

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.**